



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOŚ.420.17.1.2021.JK.93

Rzeszów, dnia 23 grudnia 2021 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie:

- art. 104, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735, ze zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwszy, art. 80, art. 82, art. 85 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 lutego 2021 r. Pana Wiesława Sowy – Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) dł. ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni)”;**

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać;
- 2) kopii map ewidencyjnych z naniesionym obszarem przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie ono oddziaływać;
- 3) Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami - wykonawca: Mosty Katowice, ul. Rolna 12, 40-555 Katowice, autorzy opracowania: mgr inż. Bożena Szwentner (kierownik projektu), mgr inż. Maciej Błach (główny projektant), mgr inż. Joanna Libera, mgr Marek Papin, mgr inż. Sebastian Kubat, mgr inż. Jolanta Radecka, inż. arch. kraj. Magdalena Wilczak, wrzesień 2020 r., oraz jego uzupełnień przedłożonych do tut. Organu w dniach: 14 czerwca 2021 r., 01 października 2021 r. i 03 listopada 2021 r.;

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) dł. ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni)”.

Inwestor: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie, ul. Legionów 20, 35-959 Rzeszów

I. Określam:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa istniejącej drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) o długości ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni). Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na odcinku drogi położonym w województwie podkarpackim na terenie:

- powiatu rzeszowskiego: gmina Sokołów Małopolski i gmina Trzebownisko,
- powiatu łańcuckiego: gmina Czarna.

Początek projektowanego odcinka znajduje się w km ok. 448+675 drogi, na styku z odcinkiem S19 Kamień – Sokołów Młp., po północno-wschodniej stronie miejscowości Sokołów Małopolski. Trasa odcinka planowanego do rozbudowy przebiega łagodnym łukiem po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego, gdzie na drodze wojewódzkiej 875 zlokalizowano węzeł Sokołów Małopolski. Następnie zbliża się do istniejącej drogi wojewódzkiej 878 (dawnej drogi krajowej nr 19), przechodzi estakadą przez miejscowość Nienadówka i wzdłuż istniejącej DW878 dochodzi do miejscowości Stobierna. W miejscowości Stobierna omija zabudowę po stronie wschodniej i na drodze powiatowej 1376R tworzy węzeł Jasionka, który stanowi koniec odcinka planowanego do rozbudowy. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km ok. 464+554 przed węzłem Jasionka. Odcinek drogi ekspresowej Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) podzielono na trzy pododcinki (1-3). Pomiedzy pododcinkiem 1 i 2 oraz pododcinkiem 2 i 3 znajdują się istniejące węzły drogowe (odpowiednio: Sokołów Młp. oraz Stobierna). Węzły posiadają pełny, docelowy przekrój dwujezdniowy i nie wymagają rozbudowy. Sumaryczna długość planowanych do rozbudowy odcinków drogi wynosi ok. 13,9 km.

Zakres prac w ramach rozbudowy drogi ekspresowej S19 obejmie m.in.:

- budowę drugiej jezdni z dwoma pasami ruchu,
- przebudowę i rozbudowę istniejących dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich oraz budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in.: wiaduktów, przejazdów gospodarskich, przejść dla zwierząt i płazów, urządzeń oczyszczających wody deszczowe, ekranów akustycznych, osłon przeciwoślńieniowych, przepustów),
- przebudowę i budowę odwodnienia drogi,
- usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem: przebudowę, wymianę i regulację istniejącej infrastruktury technicznej,
- rozbiórkę kolidujących z przedsięwzięciem: obiektów, elementów dróg,
- rozbudowę MOP,
- wycinkę i nasadzenia zieleni,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in.: barier ochronnych, ogrodzenia drogi, wjazdów awaryjnych, elementów systemu zarządzania ruchem, oznakowania pionowego i poziomego itp.),
- budowę oświetlenia: drogi, węzłów, skrzyżowań, MOP,
- przebudowę i rozbudowę linii przesyłowej najwyższych napięć 400 kV,
- przebudowę i budowę sieci elektroenergetycznej wysokiego, średniego i niskiego napięcia,
- przebudowę i budowę sieć telekomunikacyjnej,
- przebudowę i budowę sieci gazowej,
- przebudowę cieków,
- przebudowę i budowę sieci melioracyjnej.

W ramach przedsięwzięcia planuje się rozbiórkę dróg i ulic, elementów sieci uzbrojenia terenu, sieci melioracyjnej, elementów małej architektury i ogrodzeń, budynku kubaturowego (wiaty przystankowej zlokalizowanej na działce ewid. nr 3631 obręb Nienadówka). Planuje się budowę nowych jezdni dodatkowych oraz rozbiórkę istniejących jezdni dodatkowych i ich budowę na nowo, w przypadku ich kolizji z planowaną

infrastrukturą. Planowane do budowy jezdnie dodatkowe posiadać będą kategorię ruchu KR2 i KR5.

2) istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac, teren przywrócić do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
2. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca przechowywania odpadów i humusu, przewidziane do sytuowania poza pasem drogowym, należy zlokalizować poza terenami zadrzewionymi, zinwentaryzowanymi miejscami występowania siedlisk przyrodniczych, stanowiskami chronionych gatunków roślin, stwierdzonymi miejscami bytowania płazów, miejscami podmokłymi i miejscami, gdzie w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz poza obszarami bezpośredniego zagrożenia powodzią i w odległości nie mniejszej niż 50 m od osi koryt cieków lub brzegu doliny/jaru, jeśli na danym odcinku jest wykształcony. Teren, na którym zlokalizowane będą zaplecza budowy, miejsca przechowywania odpadów, materiałów budowlanych itp. należy uszczelnić i zabezpieczyć tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego. Miejsca te będą wybierane przy udziale nadzoru przyrodniczego. Orientacyjny kilometraż, gdzie nie należy lokalizować zaplecza budowy, miejsc magazynowania odpadów, materiałów budowlanych itp. poza pasem drogowym:
 - a) z uwagi na występowanie siedlisk przyrodniczych (6120, 6150, 9170) w km ok.: 4+700 - 4+950 (prawa strona rozbudowywanej drogi), 5+100 - 5+400 (lewa), 5+200 - 5+650 (prawa), 5+850 - 6+250 (prawa), 9+400 - 9+700 (lewa), 11+250 - 11+400 (lewa), 12+100 - 12+140 (lewa) i 14+480 - 14+550 (prawa);
 - b) z uwagi na występowanie stanowiska czerwończyka nieparka w km ok.: 2+375 - 2+675 (prawa);
 - c) z uwagi na przebieg przez tereny cenne przyrodniczo i obecność korytarza ekologicznego w km ok.: 8+200 - 9+900 (obustronnie).
3. Sąsiadujące z planowanym przedsięwzięciem płaty siedlisk przyrodniczych i tereny podmokłe, należy, na czas prowadzonych robót przygotowawczych i budowlanych, odgrodzić np. za pomocą siatki polimerowej, siatki stalowej, geotkaniny lub geowłókniny o wysokości min. 1 m rozpiętej na drewnianych palikach lub za pomocą drewnianych parkanów. Konieczne jest również bezwzględne ograniczenie robót w ich sąsiedztwie do pasa objętego projektowanymi liniami rozgraniczającymi. Zaleca się dodatkowo umieszczenie tabliczek informacyjnych w jakim celu grodzenia są wykonane oraz rozpięcie taśmy ostrzegawczej w celu ich uwidocznienia. Kilometraż, rodzaj i sposób wykonania grodzień ochronnych powinien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy. Na odcinkach, gdzie kilometraż grodzenia ochronnego będzie pokrywał się z tymczasowym grodzeniem herpetologicznym (wskazany w warunku I.2)¹⁴ niniejszej decyzji), dopuszcza się wykonanie jednego typu grodzenia, odpowiedniego dla zabezpieczanych elementów środowiska przyrodniczego.
4. Do oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych, placu budowy itp. należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (np. lampy sodowe lub lampy LED), zalecana temperatura barwowa < 3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować zamknięte obudowy źródeł światła.
5. Wycinka drzew i krzewów będzie wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i zostać przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na

- okres od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych drzew/krzewów w ww. okresie lęgowym (np. z uwagi na kolizję z niezainwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym, brak zachowania odpowiedniej motoryki drzewa), możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
6. Wycinka drzew, w szczególności starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów (w tym porostów). Po przeprowadzeniu wycinki, ścięte pnie drzew dziuplastych w wieku powyżej 10 lat muszą zostać ponownie poddane szczegółowym oględzinom i pozostać w miejscu ich ścięcia na 24 godziny, z uwagi na potencjalne kryjówki nietoperzy (działanie to umożliwi wylot nietoperzy w przypadku ich ewentualnej obecności). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez zwierzęta lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
 7. Część karp pochodzących z karczowania drzew należy wykorzystać jako element zagospodarowania przejść dla zwierząt średnich oraz (w szczególności jeśli mają być wykorzystywane przez gady) małych.
 8. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) wraz z roślinnością zielną, zostanie przeprowadzone poza głównym okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku konieczności wykonywania ww. prac ziemnych w ww. okresie, prace te powinny być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1-3 dni przed planowanym terminem zdjęcia humusu. Prace te należy prowadzić od środka ku brzegom terenu, przez który biegnie trasa planowanej inwestycji, aby umożliwić zwierzętom bezpieczne opuszczenie terenu prowadzonych prac ziemnych. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków. Skład specjalistów nadzoru przyrodniczego powinien być dostosowany do terminu i miejsca prowadzonych prac ziemnych.
 9. Zdjętą wierzchnią urodzajną warstwę ziemi należy składować na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy), celem jej dalszego wykorzystania do urządzania terenów zieleni przydrożnej, zagospodarowania przejść dla zwierząt, umacniania skarp, ukształtowania powierzchni terenów itp. Zdjęty humus należy przechowywać w przyzmach lub wałach na okres nie dłuższy niż 1,5 roku poza dolinami cieków i terenami podmokłymi oraz poza terenami zadrzewionymi, zinwentaryzowanymi siedliskami przyrodniczymi i stanowiskami chronionych gatunków. Pryzmy ziemi nie powinny być wyższe niż 2,5 m ze względu na zachowanie ich stateczności, utlenianie się części organicznych, rozmywanie przez nawalne opady i możliwość zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt (np. brzegówkę). Należy zapobiec degradacji humusu, związanej, np. z przesuszeniem, zachwaszczeniem, wietrzeniem itp. Przy dłuższych okresach bez opadów składowany humus należy zraszać wodą, nie dopuszczać do nadmiernego zachwaszczenia (np. poprzez wykoszenie roślinności, bądź przemieszanie).
 10. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów, w szczególności w dolinach przekraczanych cieków wodnych oraz w miejscach kolizji przedsięwzięcia

- z siedliskami przyrodniczymi i terenami podmokłymi. Masy ziemne należy w jak największym stopniu zagospodarować na terenie zadania.
11. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
- a) pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez owinięcie ich np. matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach ok. 1,7 x 1,5 m), a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości ok. 1,5 – 2 m (w zależności od wysokości drzewa),
 - b) grupy drzew wygrodzić płotem o minimalnej wysokości ok. 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni, powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m,
 - c) wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub niewielkimi koparkami,
 - d) przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa,
 - e) w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miążgę przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze (np. torfową),
 - f) pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godz.; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą, podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą np. mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;
 - g) nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu,
 - h) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
 - i) w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.
12. Wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych, które mogą powodować naruszenie struktury brzegów, dna oraz powstanie zawiesiny i mętnienia wody (np. związane z umocnieniem i porządkowaniem koryt cieków, umocnieniem wlotów/wylotów przepustów), należy prowadzić przy niskich stanach wód i pod nadzorem przyrodniczym w celu wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących. Prace te należy prowadzić poza okresami rozrodu i migracji płazów oraz tarła ryb (tj. poza okresami 1 marca - 31 lipca i 1 września – 31 października). W przypadku konieczności przeprowadzenia prac budowlanych w ww. okresach, należy

je wykonać po zastosowaniu działań eliminujących/ograniczających możliwe negatywne skutki prac budowlanych (np. stosując tymczasowe wygradzenia herpetologiczne uniemożliwiające dostawanie się płazów na teren prowadzonych prac). Powyższe odstępstwo nie dotyczy miejsc występowania śliza pospolitego (cieki w km ok.: 0+200, 1+550, 5+200, 6+900), gdzie bezwzględnie nie należy prowadzić prac ingerujących w koryta cieków wodnych w okresie rozrodu tego gatunku, tj. w okresie od 1 marca do 30 czerwca.

13. Prace związane z umocnieniem i porządkowaniem koryt przekraczanych cieków oraz z lokalizacją wylotów wód opadowych, zostaną przeprowadzone wyłącznie w zakresie niezbędnym dla zachowania bezpieczeństwa projektowanych obiektów inżynierskich. Należy stosować wyłącznie metody i materiały naturalne (np. roślinność stabilizującą, faszynę, paliki drewniane, narzut kamienny). Nie należy stosować gabionów. Elementy betonowe należy stosować tylko w sytuacjach koniecznych i przy braku rozwiązań alternatywnych. W przypadku konieczności zastosowania umocnień w postaci płyt ażurowych powinny one posiadać duże oczka umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności. Usuwanie z koryt systemów korzeniowych drzew i kamieni powinno być podyktowane wyłącznie realnym zagrożeniem stwarzanym przez te elementy dla danego obiektu inżynierskiego. Bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieków, np. poprzez zachowanie nachylenia umacnianych skarp nie większego niż 1:2 (dopuszczalne jest większe nachylenie w sytuacji braku możliwości rozwiązań technicznych), zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią, gruntem rodzimym i urodzajnym oraz obsianiem trawą - w przypadku stosowania kamienia łamanego o grubej frakcji, w przypadku stosowania geosyntetyków należy stosować zasypanie gruntem rodzimym i urodzajnym wraz z obsianiem trawą na pełną wysokość skarp. Ewentualne uszkodzenia struktur brzegów i dna należy niezwłocznie usunąć. Prace prowadzone w korytach, tam gdzie jest to możliwe, będą wykonywane ręcznie. Należy unikać stosowania ciężkiego sprzętu mechanicznego. Prace związane z ingerencją w koryta będą prowadzone wyłącznie ze stanowisk brzegowych i etapowo (nie mogą się odbywać na obu brzegach jednocześnie). Wykonywane roboty w obrębie koryt cieków nie mogą zakłócać ciągłości przepływu w nich wody, stosunków wodnych na gruntach przyległych, jak również powodować powstawanie progów piętrzących itp. Wycinka drzew i krzewów nadwodnych powinna być ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego wyłącznie z braku możliwości zastosowania innych technologii wykonania prac ziemnych. Wody przekraczanych cieków wodnych należy zabezpieczyć w okresie prowadzenia prac związanych z przebudową/budową obiektów inżynierskich przed przedostaniem się do nich odpadów i materiałów budowlanych (np. stosowanie platform roboczych, siatek metalowych o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzień itp.).
14. Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy odgrodzić na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe grodzienie powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i powinny mieć wysokość min. 50 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączeń sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o wymiarach zalecanych 30-50 x 70-80 cm. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. Wzdłuż ogrodzenia ochronnego można wykopać dołki o wymiarach ok. 0,5 x 0,5 x 0,2 m, które będą wyłożone folią. Jako pułapki na wędrujące płazy i gady można też zastosować

wiadra z tworzyw sztucznych (wkopane równo z gruntem, przylegające do ogrodzenia), z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie) oraz w ich wnętrzu umieścić gałązki, wystające ponad krawędź wiadra w celu umożliwienia opuszczenia pułapek innym zwierzętom (np. drobnym ssakom, owadom). Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Dwa razy dziennie - rano i wieczorem - nadzór przyrodniczy będzie przeprowadzał zbieranie gromadzących się wzdłuż ogrodzenia płazów, wybierając także te z dołków/wiader i przenosił je we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji. Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po stopnieniu) należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności.

Orientacyjny kilometraż tymczasowych płotków ochronnych to km ok.: 3+450 - 4+450 (prawa strona rozbudowywanej drogi), 5+650 - 5+900 (prawa; tylko w obrębie MOP), 9+200 - 10+200 (prawa) i 14+090 - 14+190 (lewa).

Dokładna lokalizacja tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych i termin ich wykonania zostaną wskazane przez nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy w sytuacjach koniecznych wskaże dodatkowe odcinki wymagające zastosowania tymczasowych ogrodzeń ochronnych (np. w miejscach występowania zastoisk wody, wykopów wypełnionych wodą). Ze względu na stosunkowo wysoką bioróżnorodność i obecność znaczącego lokalnie korytarza ekologicznego na odcinku w km ok. 9+200 - 10+200 otwarte wykopy pod fundamenty obiektów inżynierskich należy indywidualnie zabezpieczyć ogrodzeniem tymczasowym (w tym celu można również wykorzystać tymczasowe ogrodzenia modułowe lub deski na palikach drewnianych).

15. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (w tym liniowe), studzienki, drenaże odwadniające i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy (i inne małe zwierzęta) należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić im dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie szczelnych przykryć, wygrodzień) lub też zastosować rozwiązania umożliwiające samodzielne wydostanie się z nich (np. pochylnie, pozostawianie wypłaszczenia jednej ze ścian). W przypadku wykopów liniowych powinny być one realizowane na możliwie krótkich odcinkach i możliwie szybko zasypywane. Studzienki powinny wystawać ponad powierzchnię gruntu. Otwory górne studzienek muszą być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Identycznie powinny być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i innych zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac budowlanych, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. Znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta powinny być niezwłocznie uwalniane i przenoszone w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska, poza strefę prowadzonych prac.
16. Nie dopuścić do tworzenia się w zasięgu prowadzonych prac budowlanych zastoisk z wodą, celem uniknięcia ich zasiedlenia przez płazy.
17. Przed likwidacją i zasypaniem zbiorników wodnych, wykopów z wodą, rozlewisk itp., osoba sprawująca nadzór herpetologiczny sprawdzi je pod kątem obecności w nich zwierząt (płazów w różnych stadiach rozwoju, gadów). W przypadku stwierdzenia ich występowania, należy je wylapać i przenieść w inne odpowiednie danemu gatunkowi miejsca, położone poza strefą zagrożenia ze strony prac związanych z budową drogi

ekspresowej. W przypadku konieczności zasypiania zasiedlonych przez płazy zbiorników wodnych należy je najpierw szczelnie wygrodzić tymczasowym grodzeniem herpetologicznym (wykonanym na zasadach określonych w warunku I.2)¹⁴ niniejszej decyzji), celem niedopuszczenia do nich płazów przy jednoczesnym odławianiu zwierząt opuszczających zbiornik (np. przy pomocy wkopanych wiader przy ogrodzeniu od strony zbiornika). Grodzenie zbiornika należy wykonać w lutym – przed rozpoczęciem migracji wiosennych, aby nie dopuścić do rozrodu płazów w zbiorniku przeznaczonym do zasypiania, lub we wrześniu – po opuszczeniu zbiornika przez rozradzające się płazy, lecz przed wejściem do niego osobników zimujących.

Po odłowieniu zwierząt (także z części lądowej wygrodzzonego obszaru) należy stopniowo obniżać poziom lustra wody do dna, przy ciągłym odławianiu zwierząt, następnie spenetrować dno (części) likwidowanego zbiornika i odłowić pozostałe zwierzęta (nie tylko płazy). W przypadku potrzeby wykorzystania pomp, węże ssące należy zabezpieczyć poprzez zamontowanie na nich konstrukcji przypominających kosz ze szczelnej siatki o oczkach < 0,5 x 0,5 cm, umieszczonych ok. 20-30 cm od otworu węża, celem uniknięcia zgniatania płazów przy zasysaniu. Odłowione zwierzęta należy uwolnić w miejscach wyznaczonych przez nadzór herpetologiczny. Zasypianie (osuszonej) misy zbiornika w części przeznaczonej do likwidacji należy przeprowadzić bezpośrednio po odłowieniu zwierząt wszystkich form rozwojowych (dorosłe osobniki, kijanki), małym, jednostronnym frontem roboczym, od strony bardziej stromej i głębszej, w obecności pracowników nadzoru herpetologicznego na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu samodzielnej ucieczki zwierząt. Po zasypianiu ok. $\frac{3}{4}$ (części) zbiornika należy ponownie odczekać dwa dni i ewentualnie odłowić pozostałe płazy. Po tej czynności należy bezzwłocznie zasypać pozostałą część zbiornika.

18. Nie likwidować zbiorników wodnych w okresie zimowym ze względu na możliwość zimowania w nich niektórych gatunków płazów.
19. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Należy zapewnić możliwość uruchomienia procesów życia biologicznego na terenach o naruszonej strukturze. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Masy ziemne nie mogą być wykorzystywane do zasypywania terenów podmokłych, zagłębień itp. mogących stanowić tereny atrakcyjne np. dla płazów. Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu sprzed realizacji lub stanu umożliwiającego jego użytkowanie. Uszkodzone powierzchnie gruntu zaleca się obsiać trawami (rodzimiymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie).
20. Po wykonaniu nasypów i rowów wskazane jest umocnienie skarp i obsianie ich trawami (rodzimiymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie), w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
21. Podczas fazy realizacji woda będzie pobierana z sieci wodociągowej lub będzie dowożona (np. beczkowozy/butelki).
22. Podczas fazy realizacji powstające na zapleczu budowy ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych (np. przenośnych sanitariatach), opróżnianych przez uprawnione podmioty. Dopuszcza się wykonanie przyłącza do sieci kanalizacji sanitarnej.
23. Na szczelnej nawierzchni zostaną zorganizowane: place postojowe i technologiczne baz technicznych (prowadzenie bieżącej konserwacji sprzętu budowlanego), miejsca przechowywania materiałów i substancji działających toksycznie lub szkodliwie na organizmy wodne.
24. Tankowanie sprzętu budowlanego prowadzone będzie na powierzchni uszczelnionej, w przypadku braku możliwości zastosowania tego rozwiązania – z zastosowaniem tac

- pod złączkami przewodów paliwowych.
25. Spływ wód opadowych lub roztopowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie przejmowany rowami/korytkami opaskowymi. Ww. wody będą odprowadzane do rowów przydrożnych po oczyszczeniu w osadniku.
 26. W przypadku emisji np. substancji ropopochodnych, zanieczyszczenie należy natychmiast zneutralizować przy użyciu dostępnych środków sorpcyjnych, które znajdować się będą na wyposażeniu placu budowy.
 27. Zapewniony zostanie nadzór nad wykonawcami prac, w celu kontroli organizacji robót i przestrzegania zaleceń służących ochronie środowiska gruntowo-wodnego.
 28. Wody z odwodnienia wykopów budowlanych będą odprowadzane do rowów przydrożnych.
 29. W miejscach, gdzie odwodnienie wykopów budowlanych skutkowałoby powstaniem leja depresji obejmującego teren poza pasem drogowym, prace będą prowadzone z użyciem ścianek szczelnych.
 30. Prace w obrębie koryt cieków naturalnych z wykorzystaniem maszyn budowlanych prowadzone będą ze stanowisk brzegowych.
 31. Kolidujące z projektowaną drogą zbieracze i sączki drenarskie zostaną zlikwidowane/przebudowane. Istniejące końcowe odcinki drenażu niewymagające przebudowy zostaną odcięte i zlikwidowane a końcówki zaślepione. Projektowane odcinki zbieraczy zostaną włączone do istniejących zbieraczy lub do końcowych odbiorników - istniejący poza pasem drogowym drenaż melioracyjny lub rowy melioracji wodnej oraz cieki.
 32. Zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie odpadami, w tym selektywne magazynowanie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz przekazywanie do ponownego wykorzystania bądź unieszkodliwiania.
 33. Podczas fazy eksploatacji regularnie będą wykonywane przeglądy i konserwacja systemu odwodnienia drogi, w tym urządzeń oczyszczających.
 34. W celu ograniczenia nadmiernego pylenia i emisji do powietrza na etapie realizacji zadania, należy stosować następujące rozwiązania:
 - a) masy bitumiczne transportować pojazdami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu,
 - b) materiały sypkie przewozić w sposób ograniczający emisję wtórną (np. zaplandekowanymi naczepami i przyczepami),
 - c) utrzymywanie placu budowy oraz dróg wyjazdowych z terenu budowy na drogi publiczne w stanie ograniczającym pylenie, np. poprzez czyszczenie kół pojazdów budowy wyjeżdżających na drogi publiczne czy zwilżanie w okresach bezdeszczowych powierzchni dróg technologicznych,
 - d) materiały sypkie należy przechowywać w możliwie jak największym oddaleniu od terenów mieszkalnych, w sposób maksymalnie ograniczający pylenie, tj. np. w suche i wietrzne dni, jeżeli będzie to konieczne materiały będą zraszane lub zakrywane.
 35. W pobliżu zabudowań mieszkalnych uciążliwe akustycznie prace budowlane należy wykonywać tylko w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Za odcinki wskazane do takiego zaostrzonego rygoru należy uznać odcinki, na których wykonane zostaną ekrany akustyczne, określone w warunku I.3)28.niniejszej decyzji. Ograniczenie to nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, niepozwalającej na ich przerwanie.
 36. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych.
 37. Na początkowym etapie przed przystąpieniem do prac budowlanych należy wykonać inwentaryzację obiektów zabytkowych i na tej podstawie dobrać zakres prac w taki sposób, aby nie wpływał negatywnie na te obiekty.
 38. Przed rozpoczęciem robót budowlanych i po ich zakończeniu należy przeprowadzić inwentaryzację stanu istniejących budynków i budowli położonych w zasięgu min. do 20 m od strony budowanej nowej jezdni drogi S19, celem udokumentowania

ewentualnego wpływu prac budowlanych na ich stan techniczny. Inwentaryzacja zostanie wykonana również po zakończeniu prac.

39. Drogi technologiczne projektowane w ramach rozbudowy drogi ekspresowej wytyczone zostaną w granicach pasa drogowego. Dojazd do dróg technologicznych zapewniać istniejącymi drogami, w miarę możliwości poza granicami zabudowy mieszkalnej.
40. W miejscach kolizji dróg tymczasowych z korytami cieków należy wykonać przejazdy tymczasowe, z zachowaniem ciągłości przepływu wody w cieku. Wyznaczone drogi tymczasowe powinny w maksymalnym stopniu pokrywać się z drogami docelowymi. Lokalizacja tych dróg powinna być wybierana przy udziale nadzoru przyrodniczego.
41. W rejonie zabytkowego kościoła p.w. Św. Bartłomieja Apostoła w Nienadówce, celem jego ochrony przed drganiami i wibracjami zastosowana będzie technologia budowy estakady z zastosowaniem pali wierconych, na odcinku w km ok. 6+550 do 6+900. Nie będą stosowane walce wibracyjne. Prowadzony będzie monitoring przyspieszeń ruchu poziomego podłoża w miejscu posadowienia kościoła (z uwzględnieniem tła starej drogi krajowej nr 19).

3) Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I.1) i I.2) decyzji.
2. Na ekranach wykonanych jako przezroczyste należy umieścić znaki graficzne w postaci czarnych pionowych pasów o szerokości ok. 2 cm rozstawionych w odległości do 10 cm lub czarnych poziomych pasów o szerokości ok. 2 mm rozstawionych w odległości ok. 30 mm.
3. W celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, ekrany akustyczne będą szczelnie połączone z podwaliną, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem, a podłożem. Podwalina powinna być zagłębiona w gruncie na głębokość min. 10 cm.
4. Nie nasadzać pnączy na przezroczystych ekranach oraz na wszelkich ekranach od strony jezdni, a w razie pojawienia się pnączy, należy natychmiast je usuwać.
5. Trasę całej rozbudowywanej drogi ekspresowej należy wygrodzić (obustronnie) siatką drucianą o zmiennym rozstawie oczek na metalowych słupkach, o wysokości min. 240 cm nad powierzchnią terenu, o następujących parametrach:
 - a) od głębokości 50 cm p.p.t. do 50 cm n.p.t. - wielkość oczek siatki ok. 2 x 15 cm,
 - b) od 50 cm n.p.t. do 105 cm n.p.t. - wielkość oczek siatki ok. 5 x 15 cm,
 - c) od 105 cm n.p.t. do 240 cm n.p.t. - wielkość oczek siatki ok. 15 x 15 cm.
6. Furtki w ogrodzeniu, o którym mowa w warunku I.3)5. wyposażyć w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzeń pomiędzy skrzydłami furtki, a słupkami ogrodzenia i podłożem nie były większe niż szerokość najmniejszych oczek w siatce ogrodzenia drogi. Furtki winny otwierać się wyłącznie w kierunku przeciwnym do pasa drogi.
7. Ogrodzenie, o którym mowa w warunku I.3)5. musi spełniać następujące warunki:
 - a) ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający,
 - b) w przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi,
 - c) w przypadku przebiegu drogi na nasypie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane przy podstawie nasypu,
 - d) w przypadku przechodzenia ogrodzenia nad rowem odwadniającym drogę ekspresową, rów ten należy przykryć, lub zastosować konstrukcje, zabezpieczające przed przedostawaniem się zwierząt na pas ruchu,
 - e) w przypadku przechodzenia ogrodzenia przez pasy technologiczne należy zastosować dodatkowe rozwiązania zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów na ww. pasy (np. poprzez stosowanie gumowych uszczelnień),

- f) ogrodzenie należy skonstruować w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się w sposób płynny ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt (mosty, przejścia górne i dolne), tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między tymi obiektami/ekranami antyolśnieniowymi, a ogrodzeniem, uniemożliwiając przedostanie się zwierząt na pas drogowy,
- g) w miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu,
- h) ogrodzenia ochronne należy prowadzić jako długie odcinki proste, bez gwałtownych załamań (zalecanie jednorazowe załamanie, nie większe niż 15°),
- i) rozstaw słupów w ogrodzeniu nie powinien przekraczać 300 cm.
8. W kilometrażu rozbudowywanej drogi ekspresowej ok.: 3+450 - 4+450 (prawa strona drogi), 5+650 - 5+900 (prawa, tylko w obrębie MOP), 9+200 - 10+200 (prawa) i 14+090 - 14+190 (lewa) należy zaprojektować i wykonać samodzielne ogrodzenia herpetologiczne. Ogrodzenia powinny być wykonane jako ażurowe (siatka stalowa o oczkach nie większych niż $0,5 \times 0,5$ cm, rozpięta na słupkach stalowych rozstawionych w odległości nie większej niż co 150-200 cm) lub pełne (np. płyty betonowe, prefabrykaty betonowe kształtowe, płyty stalowe, płyty polimerowe) o wysokości 60 cm, wkopane w ziemię na głębokość min. 30 cm (w przypadku stosowania elementów pełnych należy stosować zintegrowany pas (bieżnię) przeznaczony dla ruchu zwierząt, częściowo wkopany w ziemię), wyposażone w tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz pasa drogowego pod kątem $45-90^\circ$ oraz w razie potrzeby w „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o zalecanych wymiarach 30-50 x 70-80 cm. W miejscach, gdzie zachodzi konieczność przerywania samodzielnych wygrodzień herpetologicznych należy zastosować rynny wpadowe o szer. min. 50 cm z kratą posiadającą szczeliny o szerokości ok. 6 cm. Połączenie wygrodzień herpetologicznych z rynną wpadową należy wykonać od strony drogi.
 9. Po obu stronach wlotów przejść dla małych zwierząt i płazów, na odcinkach nie krótszych niż 100 m od osi przepustu, w każdym kierunku, należy zainstalować na stałe ogrodzenia herpetologiczne naprowadzające zwierzęta do wlotów przejść wykonanych (w zależności od lokalnych uwarunkowań) jako pełne lub ażurowe, zgodnie z zasadami określonymi w ww. warunku I.3)8. decyzji. Długość ww. ogrodzenia ochronno-naprowadzającego może być skrócona jeżeli ogrodzenie zostanie doprowadzone do innego elementu infrastruktury lub przeszkody, który pełnić będzie funkcję ochronną. Konstrukcje naprowadzające winny łączyć się z czołami przepustów w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu.
 10. Na wszystkich odcinkach, na których planuje się oświetlenie drogi ekspresowej S19 zostaną wprowadzone lampy dające możliwość kierunkowego operowania światłem. W sąsiedztwie przejść dla zwierząt, lampy zostaną ustawione sposobem pozwalającym na optymalne oświetlenie drogi, przy jednoczesnym unikaniu oświetlenia sąsiedztwa drogi i sąsiedztwa przejść dla zwierząt, w dostosowaniu do oświetlenia funkcjonującego odcinka drogi.
 11. Objętym przedsięwzięciem zbiornikom retencyjnym należy nadawać kształty nieregularne (dopuszczalne są zbiorniki wykonane na bazie zaokrąglonych kształtów), oraz obsadzić wokół roślinnością odpowiednią do siedliska (celem wkomponowania w krajobraz). Należy unikać stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego.
 12. Objęte przedsięwzięciem zbiorniki retencyjne odgrodzić stałym ogrodzeniem herpetologicznym (wykonanym na zasadach określonych w ww. warunku I.3)8. decyzji) od strony drogi ekspresowej, uniemożliwiającym płazom migrację w kierunku jezdni. Grodzienia powinny być zlokalizowane na wysokości danego zbiornika i na odcinkach co najmniej 100 m za i przed zbiornikiem. Długość ww. wygrodzień ochronnych może być skrócona jeżeli ogrodzenie zostanie doprowadzone do innego elementu infrastruktury lub przeszkody, który pełnić będzie funkcję ochronną. Nachylenie skarp zbiorników

retencyjnych od strony przeciwnej do jezdni drogi ekspresowej powinno być nie większe niż 1:2 (w sytuacji braku technicznych możliwości realizacji nachylenia skarpy na całej jej długości, dopuszczalne jest zastosowanie pochylni o takim nachyleniu na min. 25 % jej długości).

13. Wszelkie naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą, występujące w strefie dostępnej dla płazów i innych małych kręgowców (poza ogrodzeniem ochronnym) powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dolnych i górnych.
14. Zaprojektować i wykonać rozbudowę następujących przejść dla zwierząt w km globalnym ok. (km lokalnym ok.):
 - a) 448+911 (0+181) - 01 PZ: przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 3,5 m, wysokość – 3,5 m;
 - b) 449+341 (0+611) - 02 PZ: przejście dla płazów zespolone z ciekim, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 0,75 m, wysokość – 1,5 m;
 - c) 452+412 (3+677) - 09 PZ: przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 1,85 m, wysokość – 2,0 m;
 - d) 452+704 (3+969) - 10 PZ: przejście dolne dla zwierząt średnich, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 6,4 m, wysokość – 2,6 m;
 - e) 453+987 (5+252) - 11 PZ: przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z ciekim, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 3,5 m, wysokość – 3,5 m;
 - f) 456+929 (8+198) - 15 PZ: przejście dla płazów, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 1,5 m, wysokość – 1,5 m;
 - g) 458+086 (9+355) - 16 PZ: przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 1,8 m, wysokość – 2 x 2 m;
 - h) 458+500 (9+740) - 18 PZ: przejście dla płazów zespolone z ciekim, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 1,1 m, wysokość – 2,0 m;
 - i) 459+532 (10+801) - 19 PZ: przejście dla małych zwierząt zespolone z rowem melioracyjnym K-1, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 2,1 m, wysokość – 2,0 m;
 - j) 459+619 (10+888) - 20 PZ: przejście dla małych zwierząt zespolone z rowem melioracyjnym K, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 1,5 m, wysokość – 2,0 m;
 - k) 460+086 (11+355) - 21 PZ: przejście dla płazów zespolone z rowem melioracyjnym S-6, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 0,75 m, wysokość – 1,5 m;
 - l) 460+270 (11+539) - 23 PZ: przejście dla płazów zespolone z rowem melioracyjnym S-5, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 0,75 m, wysokość – 1,5 m;
 - m) 461+124 (12+397) - 25 PZ/PHE nr 2: przejście dla płazów zespolone z rowem melioracyjnym S-3, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 0,5 m, wysokość – 0,8 m;
 - n) 462+869 (14+140) - PHE nr 3: przepust hydrologiczno-ekologiczny/przejście dolne dla płazów, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 2 x 0,5 m, wysokość – 1,5 m;
 - o) 462+925 (14+203) - WS 1a: wiadukt w ciągu drogi ekspresowej pełniący funkcje przejazdu gospodarczego zintegrowanego z przejściem dolnym dla zwierząt średnich, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 11,4 m, wysokość – 4,7 m;

p) 464+000 (15+280) - PHE nr 4: przepust hydrologiczno-ekologiczny/przejście dla płazów, minimalne wymiary części przeznaczony dla migracji zwierząt: szerokość – 0,5 m, wysokość – 1,0 m.

Minimalne parametry (szerokość, wysokość) przestrzeni udostępnionych dla migracji zwierząt powinny być dostosowane do pozostałych części poszczególnych przejść (nieobjętych rozbudową), zapewniając płynne ich połączenie.

15. Przy projektowaniu przejść dla zwierząt i zagospodarowaniu ich otoczenia należy uwzględnić poniższe uwarunkowania:

a) przejścia dolne dla średnich zwierząt:

- zaprojektować doświetlenie powierzchni przejścia przez stosowanie otworów lub szczelin doświetleniowych w pasie rozdziału (jeśli pozwalają na to cechy konstrukcyjne obiektu), wyposażonych w transparenty ekran akustyczny na całym obwodzie;

b) przejścia dolne zespolone z przejazdem gospodarczym:

- droga zlokalizowana na powierzchni przejścia musi posiadać minimalne natężenie ruchu (drogi gospodarcze polne lub leśne);

c) przejścia dolne zespolone z ciekim:

- po obu stronach cieku wodnego powinny znajdować się pasy suchego terenu położone powyżej poziomu wody średniej, pokryte ziemią mineralną, o powierzchni wyrównanej i możliwie łagodnie opadające w kierunku cieku;

- w przypadku przepustów dla małych zwierząt należy je wyposażać w obustronne półki ziemne położone powyżej poziomu wody średniej, powiązane z otaczającym terenem w sposób zapewniający swobodne wejście na półki (bez gwałtownych załamania w pionie i poziomie);

d) zagospodarowanie powierzchni przejść i obszarów dojeść wymaga:

- utworzenia na powierzchni przejść warstwy gruntu o miąższości minimalnej:

• dla traw, roślinności zielonej i bylin: $\geq 0,3$ m, w tym minimum 0,1 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,

• dla krzewów: $\geq 0,6$ m, w tym minimum 0,3 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,

• dla drzew: $\geq 1,0$ m, w tym minimum 0,3 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy;

- pokrycia dna przepustów dla małych zwierząt warstwą gleby mineralnej o wyrównanej powierzchni;

- pokrycia dna przepustów dla płazów warstwą gleby o dużych zdolnościach retencjonowania wody opadowej (w tym gleby organicznej) o wyrównanej powierzchni;

- dostosowania charakteru i struktury roślinności do występującej w otoczeniu przejścia, z uwzględnieniem gatunków potencjalnej roślinności naturalnej i roślinności rzeczywistej;

- dopuszczenia i wspierania spontanicznej ekspansji i naturalnej sukcesji roślinności z ograniczeniem do minimum wszelkich zabiegów gospodarczych związanych z utrzymaniem roślinności;

- kształtowania trawiastej pokrywy roślinnej na powierzchni dolnych (w zasięgu strefy usłonecznionej) przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju;

- wprowadzenia gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż ekranów przeciwośluniowych i ogrodzeń;

- wprowadzenia nasadzeń rzędowych pnączy na ekranach antyśluniowych, na powierzchni przejść i w obszarach dojeść;

- wprowadzenia nasadzeń krzewów oraz wysiewu bylin na powierzchni przejść – pojedynczo i w grupach (po kilka sztuk);

- rozmieszczenia na powierzchni przejść dolnych (o ile zezwalają na to odrębne przepisy) karp korzeniowych (kilka/kilkanaście sztuk);

- rozmieszczenia przy wylotach przejść dolnych większych głazów (kilka/kilkanaście sztuk), pojedynczo i w małych grupach;

- w przypadku, gdy przejścia mają być wykorzystywane przez gady zaleca się uwzględnić konieczność kształtowania ciągłych pasów roślinności (szerokości ≥ 2 m)

z elementami dodatkowymi (np. głazy, kłody, karpny, gałęzie) w miejscach najsilniej usłonecznionych;

- w przypadku, gdy przejście ma być wykorzystywane przez małe zwierzęta (małe ssaki roślinożerne i drapieżne, bezkręgowce), konieczne jest zaprojektowanie odpowiedniej struktury roślinności złożonej z gatunków zapewniających bazę pokarmową oraz dogodne miejsca ukrycia; mikrosiedliska powinny być tworzone z wykorzystaniem roślinności oraz głazów, karp korzeniowych, kłód drewna, konarów, gałęzi itp.;

- w pobliżu przejść dla zwierząt wprowadzane nasadzenia drzewa należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzęta (np. przy użyciu siatki lub perforowanych rulonów);

e) przy projektowaniu i zagospodarowaniu bezpośredniego otoczenia przejść (w tym przepustów dla małych zwierząt):

- w przypadku przejść dolnych należy tak projektować konstrukcje obiektów, by betonowe powierzchnie przyczółków były w możliwie największym stopniu osłonięte warstwą gruntu (docelowo roślinnością osłonową); należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itp. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt;

- w przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając;

- umacnianie stoków, skarp oporowych i stromych nasypów (położonych w strefach dostępnych dla zwierząt) należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem metod biologicznych oraz geosyntetyków z docelowym wprowadzaniem pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach (co najmniej 10 x 10 cm) umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności;

- ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków;

- w przypadku przepustów dla małych zwierząt, płazów, zintegrowanych z ciekami, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu (przepusty o świetle pionowym > 2 m) lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem/wylotem przepustu;

- koryta cieków znajdujących się w obrębie przejść powinny znajdować się w ich centralnej części;

- koryta cieków naturalnych znajdujących się w obrębie przejść powinny pozostać, w miarę możliwości technologicznych, w naturalnym przebiegu;

- nachylenie koryt cieków w strefie przejść powinno być możliwie najmniejsze (zalecane nachylenie nie większe niż 1:2), zapewniając obecność korzystnych stref migracji małych zwierząt preferujących w migracjach strefy brzegowe cieków (m.in. wydra, bóbr);

- umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych oraz korekty ich przebiegu pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od tych przejść należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych (względny bezpieczeństwa konstrukcji obiektów inżynierskich), z wykorzystaniem metod i materiałów naturalnych (roślinność stabilizująca, faszyna, narzut kamienny o zmiennej granulacji) lub geosyntetyków (z zasypaniem gruntem), w ostateczności przy braku możliwości zastosowania innych rozwiązań - materiały betonowe; bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących na danym terenie gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieku, w tym celu, w zależności od sposobu umocnienia należy:

- geosyntetyki – zasypać lub wypełnić szczelnie gruntem (geokraty) z zachowaniem nachylenia skarp < 1:2; w przypadku odpowiednich warunków świetlnych należy zastosować grunt urodzajny i wysiew traw,

- narzut kamienny – zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią i gruntem rodzimym (w wierzchniej warstwie) z dopuszczeniem ekspansji roślinności (ewentualny dodatkowy wysiew traw),

- ażurowe płyty betonowe - powinny posiadać możliwie największe oczka z zasypaniem gruntem i w przypadku odpowiednich warunków świetlnych należy zastosować grunt urodzajny i wysiew traw; nachylenie umocnionych skarp nie większe niż 1:2;
- wszelkie naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą drogową powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dolnych i górnych; w obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich ruch i ograniczać możliwość dojścia do przejścia - przede wszystkim ogrodzone zbiorniki oraz otwarte rowy o stromych skarpach (nachylenie > 1:2); wszystkie rowy przecinające powierzchnię przejść powinny być skanalizowane (rurociąg) lub, w przypadku braku takiej możliwości, powinny mieć wypłaszczone skarpy (do nachylenia min. 1:2,5) z pokryciem gruntowym;
- drogi serwisowe/dojazdowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dla średnich zwierząt (rejon dojścia do przejścia) muszą charakteryzować się niskim natężeniem ruchu (dojazdy do terenów rolnych/leśnych, przejazdy służb utrzymaniowych drogi);
- nie projektować (za wyjątkiem sytuacji wynikających z warunków technicznych i względów bezpieczeństwa) oświetlenia drogi w rejonie przejść dla średnich zwierząt - w odległości co najmniej 200 m (obszary leśne) i 500 m (obszary bezleśne lub z niewielkim udziałem lasów) w każdą stronę od skrajni przejścia;
- nie należy wprowadzać znaków pionowych (odblaskowych), barier, barier energochłonnych, schodów w rejonie światła przejść i dojeżdżać tj. w odległości 50 m od krawędzi obiektów, stanowiących przejścia dla średnich zwierząt, w obie strony od obiektów, o ile nie wynika to ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zaprojektować na wszystkich przejściach dla średnich zwierząt drewniane ekrany przeciwolśnieniowe o wysokości minimalnej 2 m (mierzonej łącznie z podwaliną); w przypadku przejść dolnych ekrany powinny być zlokalizowane powyżej przejścia (możliwie blisko krawędzi jezdni) na odcinkach co najmniej 50 m od jego krawędzi (w obu kierunkach) oraz na całej długości konstrukcji przeprawy, pod którą zlokalizowane jest przejście; orientacyjny kilometraż projektowanych ekranów przeciwolśnieniowych - prawa strona rozbudowywanej drogi km ok.: 0+100 - 0+280, 3+870 - 4+070, 5+153 - 5+355, 9+580 (przebieg prostopadły do rozbudowywanej drogi) i 9+640 (przebieg prostopadły do rozbudowywanej drogi), strona lewa km ok.: 14+100 - 14+316;
- f) kształtowanie struktur naprowadzających zwierzęta do przejścia:
 - należy unikać prowadzenia ogrodzeń na stromych skarpach; w przypadku konieczności prowadzenia ogrodzeń w górę skarp o nachyleniu > 1:2,5 (zwłaszcza przy połączeniach z przejściami) konieczne jest zwiększenie wysokości minimalnej ogrodzenia co najmniej o 10 %;
 - ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi powinny posiadać płynne i szczelne połączenie ogrodzeń z wylotami przejść dolnych,
 - konieczne jest wprowadzenie struktur roślinności osłonowo-naprowadzającej (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu), tj. nasadzenia drzew i krzewów w obszarze dojeżdżania do przejść dolnych dla średnich zwierząt, wykonane w taki sposób, aby tworzyły ciągle lub nieprzerywane pasy, ukierunkowujące ruch zwierząt w kierunku przejścia; kilometraż nasadzeń roślinności osłonowo-naprowadzającej ok.: 0+130 - 0+235 (01 PZ w km ok. 0+181), 3+918 - 4+025 (10 PZ w km ok. 3+969) i 5+197 - 5+310 (11 PZ w km ok. 5+252); do nasadzeń należy wykorzystać wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów, należy również uwzględnić gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania;
 - konieczne jest zamontowanie na konstrukcjach drewnianych na powierzchni przejść i na dojeżdżaniach minimum 2 lizawek solnych na każde przejście dla zwierząt średnich;
- g) celem ograniczenia użytkowania przejść przez ludzi należy je zabezpieczyć poprzez zastosowanie następujących rozwiązań:
 - umieszczanie głazów o różnej wielkości, karp korzeniowych, stosów grubych gałęzi w poprzek możliwych stref przedostawania się ludzi; głazy i karpy powinny być

- częściowo zakopane (część nadziemna nie powinna być wyższa niż 40 cm) i na tyle duże, aby istotnie utrudnić ich usunięcie ciągnikiem; powinny być rozmieszczone gęsto (odstępny nieregularne i nie większe niż 150 cm), uniemożliwiając przejazdy samochodami i znacząco utrudniając przejazdy motocykli i quadów;
- wykonanie punktowych wykopów oraz wałów ziemnych skutecznie utrudniających ruch pojazdów w miejscach szczególnie zagrożonych przejazdami;
 - wprowadzanie skupisk roślinności w zwartej i nieregularnej więźbie, wspieranie spontanicznej ekspansji i sukcesji naturalnej; wprowadzenie ciernistych gatunków krzewów.
16. Należy zaprojektować nasadzenia zieleni drogowej o funkcji izolacyjnej (ZI), krajobrazowej (ZK) i ozdobnej (ZO). Gatunki drzew i krzewów do nasadzeń należy dostosować do panujących w danym miejscu warunków siedliskowych i charakteru istniejącej zieleni oraz do zakładanych pełnionych funkcji. Należy wykluczyć stosowanie gatunków inwazyjnych. Gatunki nierodzące drzew i krzewów dopuszcza się do stosowania w przypadku zieleni ozdobnej. Nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla ptaków. Zieleni drogowej należy zaprojektować w następującym kilometrażu globalnym (lokalnym) drogi ekspresowej ok.: -0+045-0+130 (ZI, ZK), 0+235-1+400 (ZI, ZK), 2+780-3+300 (ZI), 3+200-3+300 (ZK), 4+240-5+200 (ZI), 6+030-6+340 (ZK), 7+200-7+750 (ZI, ZO), 8+000-8+800 (ZI, ZO), 8+860-9+110 (ZI, ZO, ZK), 9+160-9+540 (ZI, ZO, ZK), 11+100-11+300 (ZI), 12+410-14+430 (ZI, ZO, ZK) i 14+670-15+830 (ZI, ZO, ZK), oraz w ciągu dróg: DD2.1, strona lewa – 0+000-0+140 i 1+820-2+180 (ZI), strona prawa – 0+700-0+740 (ZK), DD2.2, strona lewa – 0+000-0+202 (ZI), dojazdowa do obiektu MOP (ZI, ZO).
17. Studzienki ściekowe, studnie, niecki wpadowe/chłonne i inne elementy odwodnienia rozbudowywanej drogi ekspresowej, mogące stanowić pułapki dla płazów i innych małych zwierząt, powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem potrzeby ochrony płazów - należy zastosować rozwiązania konstrukcyjne uniemożliwiające przedostanie się płazów (i innych małych zwierząt) do elementów odwodnienia drogi, mogących stanowić pułapki ekologiczne (np. poprzez stosowanie szczelnych przekryć, wygradzeń herpetologicznych, krat na wlotach do zbiorników retencyjnych), i/lub rozwiązania umożliwiające im samodzielne wydostanie się z elementów odwodnienia drogi (np. stosowanie pochylni, rur wyjściowych/ucieczkowych). Wykonanie ww. zabezpieczeń należy przeprowadzić przy udziale nadzoru przyrodniczego.
18. Zostaną wykonane następujące prace w korytach cieków naturalnych:
- a) Dopływ spod Sokołowa Małopolskiego - na odcinku cieku w km ok. 1+380-1+580:
 - przebudowa po istniejącym śladzie,
 - wydłużenie istniejącego przepustu PZ-09 w km S19 ok. 3+677,
 - budowa nowego przepustu pod drogą dojazdową DD2.1 w km ok. 0+407,
 - umocnienie stopy skarpy kiszka faszynową, skarpy darnią pasem szerokości ok. 40 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowłókninie,
 - umocnienie dna i skarp w rejonie wlotów i/lub wylotów z obiektów z dopuszczeniem zastosowania bruku na podsypce cementowo - piaskowej, pasem szerokości ok. 60 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowłókninie, przy czym na odcinkach po ok. 5 m powyżej i poniżej wlotów i wylotów do przepustów, umocnienie zastosować należy do pełnej wysokości skarpy,
 - b) Dopływ spod Trzebuska – na odcinku cieku od km ok. 2+249 - 2+653:
 - odcinkowe poprowadzenie po nowym śladzie,
 - wydłużenie przepustu PZ-11 w km S19 ok. 5+252,
 - budowa przepustu pod drogą dojazdową DD2.1 w jej km ok. 2+100,
 - umocnienie stopy skarpy kiszka faszynową, skarpy darnią pasem szerokości ok. 40 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowłókninie,
 - umocnienie dna i skarp w rejonie wlotów i/lub wylotów z obiektów z dopuszczeniem zastosowania bruku na podsypce cementowo - piaskowej pasem szerokości ok. 60 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowłókninie, przy czym na odcinkach po ok. 5 m

powyżej i poniżej wlotów i wylotów do przepustów, umocnienie zastosować należy do pełnej wysokości skarpy,

c) Nienadówka - na odcinku w km ok. 2+987-3+120 konserwacja koryta (odmulenie, wykoszenie roślinności, ukształtowanie koryta do parametrów pozwalających na swobodny przepływ),

d) Dopływ w Krzywem – na odcinku cieku w km ok. 0+452-0+479 konserwacja koryta (odmulenie, wykoszenie roślinności, ukształtowanie koryta do parametrów pozwalających na swobodny przepływ),

e) Dopływ w Krzywem – na odcinku cieku w km ok. 0+472-0+705:

- przebudowa po istniejącym śladzie,
- wydłużenie przepustu PZ-19 w km S19 ok. 10+801,
- umocnienie stopy skarpy kiszka faszynową, skarpy darnią pasem szerokości ok. 40 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowótkninie,
- umocnienie dna i skarp w rejonie wlotów i/lub wylotów z obiektów z dopuszczeniem zastosowania bruku na podsypce cementowo - piaskowej pasem szerokości ok. 60 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowótkninie, przy czym na odcinkach po ok. 5 m powyżej i poniżej wlotów i wylotów do przepustów, umocnienie zastosować należy do pełnej wysokości skarpy,

f) Dopływ spod Suchar – na odcinku cieku w km ok. 1+656-1+712 konserwacja koryta (odmulenie, wykoszenie roślinności, ukształtowanie koryta do parametrów pozwalających na swobodny przepływ),

g) Dopływ spod Suchar – na odcinku cieku w km ok. 1+710-1+830:

- przebudowa po istniejącym śladzie,
- budowa nowego przepustu pod drogą dojazdową DD3.3 w jej km ok. 0+309,
- umocnienie dna i skarp z dopuszczeniem zastosowania bruku na podsypce cementowo -piaskowej pasem szerokości ok. 60 cm, powyżej obsiew traw na humusie lub biowótkninie, przy czym na odcinkach po ok. 5 m powyżej i poniżej wlotów i wylotów do przepustów, umocnienie zastosować należy do pełnej wysokości skarpy.

20. Odbiornikami wód opadowych lub roztopowych z przebudowywanej drogi S19 będą:

Obiekt	Orientacyjna lokalizacja km ok.		Odbiornik		
	od	do	Nazwa odbiornika	km S19 ok.	Urządzenia ochrony środowiska
Droga ekspresowa S19 Pododcinek 1 strona prawa	-0+055	0+420	Rów T-1	0+180	osadnik
	0+420	0+700	Rów RBN1	0+610	osadnik
	0+700	1+393	Rów T-4.6	1+550	osadnik, zbiornik ZB01
Droga ekspresowa S19 Pododcinek 2 strona prawa	2+639	4+240	Dopływ spod Sokołowa Młp. (Rów T-6)	3+700	osadnik, zbiornik ZB03 i ZB04
	4+240	6+520	Dopływ spod Trzebuska (Rów T-5)	5+200 5+400	osadnik, zbiornik ZB05 i ZB06
	6+520	7+923	Nienadówka	6+900	osadnik, zbiornik ZB07 i ZB08
	7+923	9+420	Rów S-1	9+350	osadnik, zbiornik ZB09 i ZB08
	9+420	10+300	Rów nr 1	9+740	osadnik, zbiornik ZB10 i ZB11
	10+300	10+900	Dopływ w Krzywem (Rów R-K-1)	10+800	osadnik, zbiornik ZB12
	10+900	11+225	Rów R-K	10+900	osadnik, zbiornik ZB13
	11+225	11+440	Rów S-6	11+355	osadnik
11+440	11+610	Rów S-5	11+539	osadnik	
Droga	12+355	13+100	Rów S-3	12+407	osadnik, zbiornik ZB14

Obiekt	Orientacyjna lokalizacja km ok.		Odbiornik		
	od	do	Nazwa odbiornika	km S19 ok.	Urządzenia ochrony środowiska
ekspresowa S19	13+100	14+350	Dopływ spod Suchar (rów R-R-1)	14+140	osadnik i separator, zbiornik ZB15 i ZB16
Pododcinek 3	14+350	15+380	Rów Nr-2	15+302	osadnik i separator, zbiornik ZB17
strona lewa	15+380	15+830	istniejący system odwodnienia S19	-	

21. Kanalizacja deszczowa będzie wykonywana co najmniej w km drogi S19 ok.: 5+300-6+400, 8+075-8+350, 14+700-15+400.
22. Zostaną wybudowane następujące zbiorniki retencyjne wód opadowych lub roztopowych:
- ZB01 w km S19 ok. 1+448, o min. pojemności ok. 446 m³, będzie to zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB02 w km S19 ok. 2+638, o min. pojemności ok. 168 m³, zbiornik otwarty,
 - ZB03 w km S19 ok. 3+662, o min. pojemności ok. 930 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB04 w km S19 ok. 3+750, o min. pojemności ok. 724 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB05 w km S19 ok. 5+213, o min. pojemności ok. 1214 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB06 w km S19 ok. 5+427, o min. pojemności ok. 1931 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB07 w km S19 ok. 6+700, o min. pojemności ok. 47 m³, szczelny zbiornik rurowy,
 - ZB08 w km S19 ok. 7+050, o min. pojemności ok. 469 m³, szczelny zbiornik rurowy,
 - ZB09 w km S19 ok. 9+250, o min. pojemności ok. 1227 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB10 w km S19 ok. 9+700, o min. pojemności ok. 47 m³, szczelny zbiornik rurowy,
 - ZB11 w km S19 ok. 9+800, o min. pojemności ok. 107 m³, szczelny zbiornik rurowy,
 - ZB12 w km S19 ok. 10+770, o min. pojemności ok. 245 m³, zbiornik otwarty,
 - ZB13 w km S19 ok. 10+920, o min. pojemności ok. 176 m³, zbiornik otwarty,
 - ZB14 w km S19 ok. 12+460, o min. pojemności ok. 731 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB15 w km S19 ok. 14+096, o min. pojemności ok. 1787 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB16 w km S19 ok. 14+163, o min. pojemności ok. 442 m³, zbiornik otwarty, szczelny,
 - ZB17 w km S19 ok. 15+250, o min. pojemności ok. 927 m³, zbiornik otwarty, szczelny.
23. Wody opadowe lub roztopowe z jezdni i poboczy oraz pasa dzielącego S19 poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni, opaski i pasów awaryjnych będą odprowadzane grawitacyjnie poza koronę drogi. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą do ścieków przykrawędziowych, dalej do wpustów drogowych, przykanalików lub kolektorów kanalizacji deszczowej prowadzących wody do rowów oraz cieków naturalnych: Dopływ spod Sokołowa Małopolskiego, Dopływ spod Trzebuska, Nienadówka, Dopływ w Krzywem i Dopływ spod Suchar lub do rowów drogowych.
24. Na całej długości projektowanego odcinka drogi zostanie wykonany drenaż pasa dzielącego. Drenaż warstwy odsączającej wykonany będzie w miejscach gdzie droga poprowadzona zostanie w nasypie lub wykopie do 2 m (brak możliwości odprowadzania wody z warstwy odsączającej do rowu przydrożnego). Odbiornikami wody z drenaży będą rowy drogowe oraz kanalizacja deszczowa.
25. Przed każdym wylotem do odbiornika końcowego z rowów przydrożnych i kanalizacji deszczowej zostaną wykonane zastawki awaryjne pozwalające odciąć odpływ substancji uwolnionych wskutek np. awarii drogowej.

26. Wody opadowe lub roztopowe z jezdni S19 przed wprowadzaniem do środowiska - nieszczelnych rowów trawiastych i rowów melioracyjnych (ziemi) oraz do wód (cieków naturalnych) będą oczyszczane co najmniej w osadnikach.
27. Przed zbiornikami zamontowane zostaną osadniki, natomiast w przypadku zbiorników ZB15, ZB16 i ZB17 osadniki i separatory.
28. Wykonane zostaną ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Strona drogi	Kilometraż wg. jezdni dobudowywanej ok.		Wysokość	Typ	Uwagi
			OD	DO	[m]		
1	EK-1	prawa	6+470	6+625	5,5	pochłaniający	po stronie dobudowywanej jezdni
2	EK-2.1	prawa	6+595	6+700	4,0	pochłaniający	po stronie dobudowywanej jezdni
3	EK-2.2	prawa	6+700	6+750	4,0	przeźroczysty /ekspozycja zabytkowego kościoła/	po stronie dobudowywanej jezdni
4	EK-2.3	prawa	6+750	6+810	4,0	pochłaniający	po stronie dobudowywanej jezdni
5	EK-3.1	prawa	6+795	6+995	5,0	przeźroczysty	po stronie dobudowywanej jezdni
6	EK-3.2	prawa	6+995	7+270	5,0	pochłaniający	po stronie dobudowywanej jezdni
7	EK-4.1	lewa	6+525	6+800	4,0	pochłaniający	po stronie istniejącej jezdni
8	EK-4.2	lewa	6+800	7+000	5,0	przeźroczysty	po stronie istniejącej jezdni
9	EK-4.3	lewa	7+000	7+120	4,0	pochłaniający	po stronie istniejącej jezdni
10	EK-5	lewa	7+325	7+540	3,0	pochłaniający	po stronie istniejącej jezdni
11	EK-6	prawa	10+675	11+610	4,0	pochłaniający	po stronie dobudowywanej jezdni
12	EK-7	prawa	12+355	12+690	5,0	pochłaniający	po stronie istniejącej jezdni
13	EK-8	prawa	12+675	12+845	4,0	pochłaniający	po stronie istniejącej jezdni

Ww. ekrany akustyczne posiadać będą następujące właściwości:

- ekrany pochłaniające:

–DLR - wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR min.30 dB (klasa B3),

–DL - wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - DL min 8 dB (klasa A3),

- ekrany przezroczyste (odbijające):

–DLR - wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR min. 30 dB (klasa B3).

II. Stwierdzam konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Prace budowlane na całym odcinku rozbudowanej drogi ekspresowej będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych, celem wykazania możliwości realizacji

prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, czy też wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia);

a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:

- szkolenia dla pracowników nadzorujących rozbudowę,
- nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki drzew i krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zaplecza budowy, wyznaczania dróg tymczasowych, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych, wyburzeń obiektów budowlanych, w których mogą występować nietoperze, ptaki i inne chronione gatunki zwierząt itd.,
- nadzorowanie wykonywania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych,
- nadzorowanie wykonywania grodzień zabezpieczających zinventaryzowane stanowiska chronionych gatunków i płatów siedlisk przyrodniczych,
- nadzorowanie wykonywania tymczasowych grodzień herpetologicznych, kontrolowanie ich stanu technicznego; zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż nich płazów, wybieranie także tych z dołków / wiader (pułapek łownych) oraz przenoszenie ich w odpowiednie siedliska (prace związane ze zbieraniem i przenoszeniem płazów mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy, poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- nadzorowanie prac prowadzonych w obrębie koryt cieków i terenów podmokłych, miejscach występowania płazów,
- nadzorowanie likwidacji zbiorników wodnych, rozlewisk itp.,
- nadzorowanie wykonania zabezpieczenia elementów odwodnienia drogi i innych elementów infrastruktury drogowej mogących stanowić pułapki dla małych zwierząt,
- sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- nadzorowanie rozbudowy obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt oraz zagospodarowania ich otoczenia,
- nadzorowanie lokalizacji i wykonania drogowych ogrodzeń ochronnych, stałych ogrodzeń herpetologicznych,
- nadzorowanie wykonania nasadzeń zieleni przydrożnej i osłonowo-naprowadzającej;

b) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych. Nadzór ten ma trwać od momentu rozpoczęcia prac, w których niezbędne jest zapewnienie nadzoru, do ich zakończenia. Z każdego dnia kontroli należy wykonać notatkę zawierającą: datę, czas trwania wizyty, kilometrą, stwierdzone zagrożenia, wprowadzone działania oraz dokumentację fotograficzną.

2. Należy prowadzić coroczny monitoring przebudowywanych przejść i przepustów dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni przejść i przepustów oraz ich otoczenia (stref dojsć), stanu technicznego ogrodzeń ochronnych i naprowadzających, występowania pułapek antropogenicznych, stanu zachowania roślinności na przejściach (osłonowej, naprowadzającej) oraz pod względem penetracji przez ludzi:

a) przejścia dla zwierząt średnich:

- kontrola drożności przejść (dolnych) - usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu; w przypadku obiektów zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów rolniczych, należy zwrócić uwagę także na niekorzystne zjawisko składowania sprzętu i odpadów pochodzących z prowadzenia gospodarki rolnej,

- kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stopy gałęzi, głazy, kamienie) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności; w przypadku stwierdzenia uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego,

- kontrola intensywności penetracji przez ludzi powierzchni przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt - w przypadku stwierdzenia śladów intensywnego wykorzystywania obiektów (zwłaszcza regularnego), należy zastosować (lub skorygować istniejące) działania mające na celu utrudnienie dostępu poprzez:

- wyłożenie na wejściach dodatkowych dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów,
- luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia,
- obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia,

- harmonogram i termin realizacji: co najmniej raz w roku, wczesną wiosną, najpóźniej do 15 kwietnia; w razie potrzeby liczbę kontroli należy odpowiednio zwiększyć,

b) przepusty dla płazów oraz małych ssaków i gadów (samodzielne i zespolone z ciekami):

- kontrola drożności przepustu - usuwanie wszelkiego materiału obcego blokującego światło obiektu i przepustowość ekologiczną,

- kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stopy gałęzi, głazy, kamienie) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności; w przypadku stwierdzenia uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego;

- harmonogram i termin realizacji:

- kontrola drożności przepustów suchych – 3 razy w ciągu roku,

- kontrola drożności przepustów zespolonych z ciekami - na początku roku (wczesną wiosną – najpóźniej do 15 kwietnia) oraz po każdym wezbraniu wód,

- kontrola mikrosiedlisk - co najmniej raz w roku, wczesną wiosną - najpóźniej do 15 kwietnia,

c) ogrodzenia ochronne i naprowadzające:

- kontrola szczelności ogrodzeń dla dużych i średnich zwierząt oraz ogrodzeń herpetologicznych; należy zwrócić szczególną uwagę na:

- połączenia ogrodzeń z obiektami inżynierskimi i ekranami,
- stabilność konstrukcji samodzielnych ogrodzeń dla małych zwierząt,
- szczelność ogrodzeń (wszystkich typów) przy powierzchni gruntu,
- szczelność bram i furtek oraz intensywność ich niepożądanego wykorzystywania.

Prace obejmują usuwanie roślinności (martwej i przerastającej konstrukcje ogrodzeń) oraz wszelkiego materiału utrudniającego przemieszczanie zwierząt.

- harmonogram i termin realizacji:

• kontrola szczelności ogrodzeń dla średnich zwierząt - 2 razy w ciągu roku (marzec, sierpień),

• kontrola szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów - 3 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi (luty-marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja-początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień).

W trakcie sezonowych migracji płazów, kontrola szczelności ogrodzeń powinna odbywać się każdorazowo po przeprowadzonych pracach utrzymaniowych (np. wykaszanie traw, czyszczenie rowów) mogących uszkodzić ogrodzenia, oraz po zdarzeniach ekstremalnych typu powódź.

d) pielęgnacja roślinności na przejściu oraz roślinności osłonowej i naprowadzającej:

- kontrola rozwoju roślinności (przy udziale dendrologa) - prowadzenie nasadzeń uzupełniających drzew i krzewów w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek - co najmniej raz w roku, wczesną wiosną (najpóźniej do końca kwietnia),
- kontrola stanu zabezpieczenia sadzonek przed zwierzętami z usunięciem wszelkich usterek, - co najmniej 2 razy w roku: wczesna wiosna, późna jesień,
- wykaszanie roślinności wzdłuż ogrodzeń dla płazów (pas szerokości min. 50 cm) - 2 razy w roku: 20 V–15 VI oraz 1–30 VIII; skoszoną biomasę należy usunąć - zalecane wykorzystanie do użyczenia gleby na powierzchni przejść dla średnich zwierząt,
- wszystkie powierzchnie otwarte (trawy, ziołorośla) na przejściach górnych i dolnych powinny być regularnie koszone,
- powierzchnie w promieniu min. 2 m od małych przejść powinny być regularnie koszone,
- z wykaszania powinny być wyłączone powierzchnie obsadzone gatunkami drzew liściastych, gdyż pokrywa trawiasta stanowi naturalną ochronę przed przemarzaniem oraz zmniejsza intensywność uszkodzania sadzonek przez zwierzęta;

e) pielęgnację nasadzeń przydrożnych (zieleni dogęszczającej, izolacyjnej, krajobrazowej) należy prowadzić w okresie 3 lat od ich wykonania; w tym okresie niezbędne jest prowadzenie następujących prac pielęgnacyjnych (w zależności od potrzeb): podlewanie (z częstotliwością dostosowaną do warunków pogodowych), odchwaszczanie, nawożenie, utrzymywanie przepuszczalnej wierzchniej warstwy ziemi wokół drzew i krzewów, wymiana uschniętych i uszkodzonych drzew i krzewów, wykonywanie cięć pielęgnacyjnych i formujących (np. przycięciu chorych, złamanych oraz krzyżujących się gałęzi), wymiana zniszczonych palików i wiązań, zapobieganie i zwalczanie chorób, szkodników środkami ochrony roślin, uzupełnianie braków kory ogrodniczej pod drzewami i krzewami, poprawa mocowania agrowłókniny itp.; prace te należy przeprowadzać przy udziale dendrologa;

f) monitoring stanu technicznego i zagospodarowania obiektów należy rozpocząć rok po oddaniu danego obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia wszelkich nieprawidłowości, uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania niezbędne dla przywrócenia stanu pierwotnego, poprawy ich funkcjonalności.

3. Po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją rozbudowy drogi ekspresowej należy prowadzić co najmniej 4-letni monitoring wykorzystania przejść przez zwierzęta w następującym zakresie:

- określenia intensywności wykorzystywania przejść,
- określenia gatunków zwierząt korzystających z przejść w stosunku do wszystkich potencjalnie występujących zwierząt na danym obszarze,
- określenia częstotliwości wykorzystania w odniesieniu do poszczególnych gatunków,
- określenia zaleceń modyfikacji przejścia, w tym zagospodarowania jego powierzchni oraz otoczenia (strefy dojeżdż do przejść),
- określenia wpływu rozbudowy danego przejścia na jego funkcjonalność;
- prowadzenia rejestracji śmiertelności zwierząt.

Dane uzyskane z monitoringu przejść należy poddać analizie statystycznej celem oszacowania poziomu częstotliwości wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki, jak również określenia wpływu rozbudowy przejść na ich funkcjonalność.

4. Kontrolę przejść dla zwierząt należy przeprowadzać za pomocą:

- rejestracji tropów zwierząt na śniegu na transektach, na całej powierzchni przejścia - identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
- rejestracji tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem (o szerokości co najmniej 2 m), położonych na obu końcach przejścia - identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
- rejestracji aktywności zwierząt przy pomocy kamer wykorzystujących podczerwień, uruchamianych przy pomocy czujników ruchu - identyfikacja gatunku, liczby osobników,

określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt, określenie zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt, określenie reakcji na czynniki stresowe,
- rejestracji przechodzących zwierząt przy użyciu elektronicznych liczników zdarzeń w celu określenia liczby osobników przechodzących przez obiekt,
- identyfikacja uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach - potwierdzenie obecności zwierząt i określenie gatunku.

Dobór stosowanych metod należy dostosować do specyfiki monitorowanego przejścia.

5. Monitoringiem wykorzystania przejść przez zwierzęta, o którym mowa w ww. warunku II.3. decyzji, należy objąć wszystkie rozbudowywane na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej obiekty służące migracji zwierząt. Dla przejść objętych monitoringiem, należy opracować plany kontroli (szczegółowe opis metodyki, terminy) uwzględniające biologię i ekologię gatunków zwierząt, dla których migracji zostały zaprojektowane. Opracowane plany kontroli (wraz ze stosownym uzasadnieniem) należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie wraz z pierwszymi wynikami monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta. Do wyników należy dołączyć dokumentację fotograficzną w formie cyfrowej.
6. W ramach prowadzonego monitoringu, należy zidentyfikować ewentualne błędy konstrukcyjne oraz niewłaściwy sposób zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia (niesprzyjający wykorzystaniu przez zwierzęta).
7. Po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją rozbudowy drogi ekspresowej S19, należy prowadzić co najmniej 3-letni monitoring herpetologiczny zbiorników retencyjnych objętych przedsięwzięciem w następującym zakresie:
 - określenie zasiedlenia zbiornika przez płazy pod względem ilościowym i jakościowym,
 - stwierdzenie ewentualnych martwych płazów w zbiorniku i w jego sąsiedztwie, w tym na ogrodzeniach ochronnych wraz z próbą określenia ich przyczyny,
 - określenie skuteczności przyjętych rozwiązań ochronnych (grodzeń herpetologicznych) wraz ze wskazaniem potrzeby ewentualnych koniecznych ich modyfikacji lub też zastosowania dodatkowych rozwiązań.

Kontrole monitoringowe należy prowadzić w każdym roku w okresach marzec – lipiec oraz wrzesień – 15 października, w odstępach 5-7 dniowych, w okresach migracji oraz dyspersji osobników młodocianych kontrole należy zagęścić do co 2-4 dni.

8. Wyniki monitoringów, o których mowa w ww. warunkach II.3. i II.7. decyzji należy przysyłać corocznie (w terminie 3 miesiące od zakończenia każdego roku prowadzenia monitoringu) do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie.

III. Nie stwierdzam konieczności obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

Po roku od dnia oddania rozpatrywanego przedsięwzięcia do użytkowania należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań. Pomiar hałasu należy przeprowadzić w rejonie budynków mieszkalnych, zlokalizowanych w najbliższej odległości od planowanego układu drogowego, tj. w lokalizacjach jak w tabeli niżej:

Nr punktu	Receptor	Kilometraż drogi ok.	Strona
1	24	455+660	Prawa
2	29	455+820	Prawa
3	51	459+920	Prawa

4	79	462+630	Prawa
5	93	455+560	Lewa
6	94	455+650	Lewa

Analiza przedstawiona zostanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Marszałkowi Województwa Podkarpackiego w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

VII. Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów będą realizowane na działce ewid. nr 2275/2, obręb Pogwizdów, gmina Czarna, powiat łańcucki.

VIII. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 15 lutego 2021 r. Pana Wiesława Sowy – Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) dł. ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni)”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany - zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.) – dalej „ustawy ooś”.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 205/2021.

Informacja o przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 206/2021.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, ustawy ooś, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) - tj. „autostrady i drogi ekspresowe”, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, w zakres przedsięwzięcia wchodzi zadania kwalifikowane do:

- § 3 ust. 1 pkt 7;
- § 3 ust. 1 pkt 31;
- § 3 ust. 1 pkt 62;
- § 3 ust. 1 pkt 89;
- § 3 ust. 1 pkt 67;

- § 3 ust. 2 pkt 1 – polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i nie spełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 6 ww. rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

Uwzględniając ww. kwalifikację, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwszy ustawy ooś.

Ponieważ liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Pismem z dnia 18 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.17.1.2021.AW.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, wezwał Inwestora do uzupełnienia formalnego wniosku. Uzupełnienia zostały dostarczone w dniu 25 lutego 2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, obwieszczeniem z dnia 02 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.17.1.2021.AW.6, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po analizie przedłożonego Raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, dalej „Raport”, stwierdzono, że posiada braki merytoryczne w stosunku do wymagań dla tego typu dokumentacji określonych w art. 66 ust. 1 ustawy ooś. W związku z czym pismami z dnia 30 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.17.1.2021.AW.17 i z dnia 22 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.17.1.2021.AW.39 wezwano Inwestora do uzupełnienia ww. dokumentu. Inwestor przedłożył niezbędne uzupełnienia w dniu 14 czerwca 2021 r. i w dniu 01 października 2021 r.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 ustawy ooś, pismami z dnia 26 października 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, wystąpił do Państwowego Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, odpowiednio o wydanie opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia i o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto, w dniu 03 listopada 2021 r. Inwestor przedłożył dodatkowe uzupełnienie dokumentacji (przy czym, niezbędna ilość egzemplarzy została dostarczona w dniu 05 listopada 2021 r.). Zostało ono przekazane do ww. Organu uzgadniającego i ww. Organu opiniującego przy pismach z dnia 05 listopada 2021 r., odpowiednio znak: WOOŚ.420.17.1.2021.JK.60 i WOOŚ.420.17.1.2021.JK.61.

Państwowy Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie w opinii z dnia 17 listopada 2021 r., znak: SNZ.9020.6.4.2021.ASZ, przy uwzględnieniu technologii, rozwiązań i parametrów, jak też zabezpieczeń i zaleceń zaproponowanych w dokumentacji, pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. W przedmiotowej opinii Państwowy Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Sanitarny wskazał na potrzebę wprowadzenia do decyzji uwarunkowań wynikających z opracowanego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniami. Tut. Organ, ustalając warunki realizacji przedmiotowego zadania uwzględnił warunki określone w ww. opiniach.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, w postanowieniu z dnia 09 listopada 2021 r., znak: RZ.RZS.4360.29.2021.MS, uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponadto, przy piśmie z dnia 23 listopada 2021 r., znak: RZ.RZS.4360.29.2021.MS Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie podtrzymał stanowisko zawarte w ww. postanowieniu. Ustalając warunki realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji kierowano się m.in. stanowiskiem przedstawionym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie

przedstawionym w ww. postanowieniu, przy czym, na podstawie dokumentacji, w części uszczegółowiono zapisy określające ograniczenia i wymagane rozwiązania.

W prowadzonym postępowaniu w dniach **od 10 listopada 2021 r. do 09 grudnia 2021 r.** zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 79 ustawy ooś. Obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 05 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.17.1.2021.JK.63 podano do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i miejscu wyłożenia jej do wglądu, możliwości i terminie składania uwag, z zachowaniem 30-dniowego terminu ich składania oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia. Zostało ono zamieszczone na tablicy ogłoszeń i Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, tablicach ogłoszeń/ Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Gminy i Miasta w Sokołowie Małopolskim, Urzędu Gminy Czarna k. Łańcuta, Urzędu Gminy Trzebownisko, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Rzeszów oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa do tut. Urzędu wpłynęło w dniu 06 grudnia 2021 r. pismo zawierające wnioski i uwagi mieszkańców Nienadówki w przedmiotowej sprawie. Pismo to zostało przesłane za pośrednictwem poczty elektronicznej. W piśmie tym wnioskowano o zwiększenie wysokości barier dźwiękochłonnych na wiadukcie w Nienadówce, zdaniem Autorów zbyt niskich. Należy zauważyć, że na podstawie obliczeń wykonanych w ramach analizy akustycznej dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Inwestor wskazał na konieczność budowy na wiadukcie w miejscowości Nienadówka, w miejscu istniejących ekranów o wysokości 2 m wyższych ekranów akustycznych: po stronie istniejącej jezdni (wschodniej) o wysokości 4 m, 5 m, 4 m i 3 m (odpowiednio: EK-4.1, EK-4.2, EK-4.3, EK-5) oraz po stronie dobudowywanej jezdni (zachodniej) o wysokości 5,5 m, 4 m, 4 m, 4 m, 5 m, 5 m (odpowiednio: EK-1, EK-2.1, EK-2.2, EK-2.3, EK-3.1 i EK-3.2). Przedłożone w Raporcie obliczenia akustyczne, uwzględniające projektowane zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych wykazały brak przekroczeń wartości normatywnych hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie, w tym w sąsiedztwie wiaduktu w Nienadówce.

Ponadto, w toku prowadzonego postępowania zmierzającego do wydania przedmiotowej decyzji środowiskowej, do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynęły dwa pisma osoby zamieszkałej w miejscowości Nienadówka, będącej stroną postępowania (w dniu 22 marca 2021 r. i w dniu 25 listopada 2021 r.). W pismach tych wniesiono zastrzeżenia, dotyczące Raportu i oceny wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny, głównie w zakresie nieaktualnych badań natężenia hałasu w miejscowości Nienadówka. W obu pismach strona wносиła o wykonanie aktualnych pomiarów natężenia hałasu oraz wniosła uwagi o niejednoznacznych zapisach Raportu dotyczących konieczności budowy ekranów akustycznych. W odpowiedzi na pierwsze pismo powiadomiono stronę, że w celu zapewnienia ochrony pod względem akustycznym m. in. posesji stanowiącej własność strony, jak również terenów sąsiadujących, został zaplanowany pochłaniający ekran akustyczny EK-3.2 o długości 273,0 m i wysokości 5,0 m po stronie dobudowywanej jezdni w kilometrażu: ok. 455+725 - 456+000 (zaprojektowany w ciągu ekranów o łącznej długości 671 m). Ponadto, stronę poinformowano o trybie powiadamiania stron w przedmiotowym postępowaniu, z uwagi na liczbę stron przekraczającą 10, zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego. Należy zaznaczyć, że badania, których termin wykonania kwestionowała strona zostały wykonane w ramach analizy porealizacyjnej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S19 na odcinku Sokołów Małopolski Północ (bez węzła) – Stobierna od km 449+096.52 do km 461 +593.03 wraz z włączeniem (odc. Klasy G) do istniejącej drogi krajowej nr 19 od km 448+090.49 do km 449+096.52. Inwestor został do niej zobowiązany na podstawie decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Wojewodę Podkarpackiego z dnia 07 listopada 2008 r., znak: ŚR.IV-6613/13/08 dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-19 na odcinku od początku projektowanej obwodnicy Sokołowa Młp. km 448+086,12 (ist. DK-19) do Węzła Rzeszów Wschodni – A-4/S-19 (wspólny przebieg) od węzła Rzeszów Wschodni do Węzła Rzeszów Zachodni – S-19 od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Świlcza km 4+947,99 – długości ok. 35,5 km, wraz z budową drogi krajowej Nr 19 na odcinku od Węzła Rzeszów Wschodni do istniejącego ronda w m. Załęże – długości 4,8 km” oraz ponownej oceny, przeprowadzonej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa I etapu drogi ekspresowej S-19 na odcinku: węzeł Sokołów Małopolski Północ (bez węzła) – Stobierna od km 449+096,52 do km 461+593,03 wraz z włączeniem (odcinek klasy G) do istniejącej drogi krajowej nr 19 od km 448+090,49 do km 449+096,52 oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi” (postanowienie uzgadniające wydane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 24 czerwca 2015 r., znak: WOOS.4241.5.2015.AH-20). Ponadto, wbrew twierdzeniu wnioskującej strony, analiza ta nie wskazała wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu w miejscowości Nienadówka. Natomiast przedmiotowe przedsięwzięcie odnosi się do rozbudowy o jeden pas drogi ekspresowej S19 (wybudowanej na podstawie ww. postępowań) i stanowi odrębne zadanie inwestycyjne, dla którego przeprowadzono w ramach wydania niniejszej decyzji ocenę oddziaływania na środowisko, w tym na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z drogą. Analiza akustyczna zawarta w raporcie, przy zastosowaniu planowanych działań minimalizujących (budowa ekranów akustycznych) nie przewiduje wystąpienia przekroczeń na terenie miejscowości Nienadówka, w tym na działce nr ewid. 1613/2, obręb Nienadówka. Ponadto, w niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia, celem weryfikacji przyjętych w raporcie założeń i skuteczności planowanych zabezpieczeń akustycznych. Biorąc pod uwagę powyższe, wystąpienie o wykonanie aktualnych badań akustycznych, uważa się za bezzasadne.

Ponadto, w toku postępowania strony postępowania i osoba zainteresowana dokonały wglądu w akta sprawy, w siedzibie Organu prowadzącego postępowanie.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zaplanowano rozbudowę istniejącej drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) o długości ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni). Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na odcinku drogi położonym w województwie podkarpackim na terenie:

- powiatu rzeszowskiego: gmina Sokołów Małopolski i gmina Trzebownisko,
- powiatu łańcuckiego: gmina Czarna.

Początek projektowanego odcinka znajduje się w km ok. 448+675 na styku z odcinkiem S19 Kamień – Sokołów Młp, po północno-wschodniej stronie miejscowości Sokołów Małopolski. Trasa odcinka planowanego do rozbudowy przebiega łagodnym łukiem po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego, gdzie na drodze wojewódzkiej 875 zlokalizowano węzeł Sokołów Małopolski. Następnie zbliża się do istniejącej drogi wojewódzkiej 878 (dawnej drogi krajowej nr 19), przechodzi estakadą przez wieś Nienadówka i wzdłuż istniejącej DW878 dochodzi do miejscowości Stobierna. W miejscowości Stobierna omija zabudowę po stronie wschodniej i na drodze powiatowej 1376R tworzy węzeł Jasionka, który stanowi koniec odcinka planowanego do rozbudowy. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km ok. 464+554 przed węzłem Jasionka. Droga przebiega głównie przez otwarte tereny rolnicze, a tylko częściowo w sąsiedztwie terenów zabudowanych i zamieszkałych.

Aktualnie droga ekspresowa S19 posiada trzypasmową jezdnię. Rozbudowa ma na celu dobudowanie drugiej jezdni z dwoma pasami ruchu, wykształcenie technicznego pasa rozdzielającego kierunki ruchu i osiągnięcie parametrów normatywnych dla drogi klasy S, o docelowym przekroju dwóch jezdni po dwa pasy ruchu (2x2). Planowana kategoria ruchu rozbudowywanej drogi to KR7.

Zakres prac w ramach rozbudowy drogi ekspresowej S19 obejmie m.in.:

- budowę drugiej jezdni z dwoma pasami ruchu,
- przebudowę i rozbudowę istniejących dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich oraz budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in.: wiaduktów, przejazdów gospodarskich, przejść dla zwierząt i płazów, urządzeń oczyszczających wody deszczowe, ekranów akustycznych, osłon przeciwoślśnieniowych, przepustów),
- przebudowę i budowę odwodnienia drogi,
- usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem: przebudowę, wymianę i regulację istniejącej infrastruktury technicznej,
- rozbiórkę kolidujących z przedsięwzięciem: obiektów, elementów dróg,
- rozbudowę MOP,
- wycinkę i nasadzenia zieleni,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in.: barier ochronnych, ogrodzenia drogi, wjazdów awaryjnych, elementów systemu zarządzania ruchem, oznakowania pionowego i poziomego itp.),
- budowę oświetlenia: drogi, węzłów, skrzyżowań, MOP,
- przebudowę i rozbudowę linii przesyłowej najwyższych napięć 400 kV,
- przebudowę i budowę sieci elektroenergetycznej wysokiego, średniego i niskiego napięcia,
- przebudowę i budowę sieć telekomunikacyjnej,
- przebudowę i budowę sieci gazowej,
- przebudowę cieków,
- przebudowę i budowę sieci melioracyjnej.

W ramach przedsięwzięcia planuje się rozbiórkę dróg i ulic, elementów sieci uzbrojenia terenu, sieci melioracyjnej, elementów małej architektury i ogrodzeń, budynku kubaturowego (wiaty przystankowej zlokalizowanej na działce ewid. nr 3631, obręb Nienadówka). Planuje się budowę nowych jezdni dodatkowych oraz rozbiórkę istniejących jezdni dodatkowych i ich budowę na nowo, w przypadku ich kolizji z planowaną infrastrukturą. Planowane do budowy jezdnie dodatkowe posiadać będą kategorię ruchu KR2 i KR5.

Planowana rozbudowa odcinka istniejącej drogi ekspresowej będzie mieściła się częściowo w granicach istniejącego pasa drogowego (pas terenu zarezerwowany na pierwszym etapie realizacji inwestycji) i częściowo (w szczególności w przypadku dróg dojazdowych i części towarzyszącej infrastrukturze drogowej) będzie wkraczała na tereny przyległe.

Zadaniem przedmiotowej drogi jest przejęcie ruchu z istniejących dróg: krajowej i wojewódzkich, odsunięcie ruchu pojazdów ciężkich od obszarów mieszkalnych Sokołowa Małopolskiego i Stobiernej, poprawienie bezpieczeństwa na drogach mijanych obszarów zabudowanych oraz bezpieczeństwa i komfortu podróżujących, zmniejszenie niekorzystnych oddziaływań w zakresie środowiska naturalnego. Celem planowanej rozbudowy jest nadanie przedmiotowej drodze normatywnych parametrów drogi ekspresowej. Wielkość istniejącego obciążenia ruchem drogi krajowej nr 19 wskazuje na wagę drogi jako połączenia ośrodków miejskich na wschodniej ścianie Polski: Białystok, Lublin i Rzeszów oraz międzynarodowych: Litwa, Polska i Słowacja.

Poprawa parametrów technicznych przedmiotowej drogi zwiększy płynność i bezpieczeństwo odbywającego się na niej ruchu. Zwiększenie płynności ruchu wiąże się ze zwiększeniem ekonomii jazdy i w konsekwencji ze zmniejszeniem emisji komunikacyjnych zwłaszcza w zakresie zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Ponadto, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu przełoży się na mniejszą ilość wypadków, mogących stanowić źródło zagrożenia dla środowiska.

Podstawowym celem inwestycji jest:

- zapewnienie na całej trasie komunikacyjnej Via Carpatia na terenie Polski (włączonej do sieci TEN-T) przekroju o minimalnych parametrach 2x2 (dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu);
- likwidacja „wąskiego gardła” powodującego utrudnienia w ruchu tranzytowym na międzynarodowym szlaku komunikacyjnym, a także na dojeździe do Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz Portu Lotniczego w Jasionce;
- poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego na odcinku Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła);
- zwiększenie prędkości i komfortu jazdy na przejeździe rozbudowanym odcinkiem drogi;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Przedmiotowa droga, przejmując duży i rosnący systematycznie potok ruchu tranzytowego z dróg lokalnych, zwiększy bezpieczeństwo ruchu kołowego, transportu samochodowego i pieszych (mieszkańców) na odcinkach istniejących dróg, odciążonych przez projektowaną drogę ekspresową oraz dróg do niej poprzecznych.

Podstawowe docelowe parametry rozbudowywanej drogi ekspresowej S19:

- klasa techniczna drogi – S,
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- prędkość miarodajna – 110 km/h,
- przekrój użytkowy (II etap) – 2x2,
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2,5 m,
- szerokość opaski wewnętrznej – ok. 0,5 m,
- szerokość poboczy gruntowych – min. 0,75 m,
- szerokość pasa dzielącego (z opaskami) – ok. 4,0 m z opaskami,
- kategoria ruchu – KR7.

Odcinek drogi ekspresowej Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) podzielono na trzy pododcinki (1-3).

Pododcinek 1 zlokalizowany na odcinku wybudowanym w Etapie I pomiędzy węzłem Sokołów Młp. Północ (w realizacji) oraz węzłem Sokołów Młp. (istniejącym). Odcinek zlokalizowany jest w gminie Sokołów Małopolski obręb Sokołów. Strona dobudowy jezdni – prawa (zachodnia) od km ok. 448+675 do km ok. 450+122 (km lokalny ok. -0+055 – 1+393). Długość odcinka ok. 1,45 km.

Trasa drogi ekspresowej S19 na pododcinku 1 koliduje z rowem T-I, rowem RBN1. W ramach istniejącej jezdni wybudowane zostały obiekty, które w drugim etapie przewidziane zostały do rozbudowy:

- 01PZ - przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim,
- 02PZ - przejście dla płazów zespolone z ciekim.

Pododcinek 2 - zlokalizowany w większości na odcinku wybudowanym w Etapie I znajduje się pomiędzy węzłem Sokołów Młp. (istniejącym) a miejscowością Stobierna. Odcinek zlokalizowany jest w gminie Sokołów Małopolski, obręb: Sokołów, Trzebuska, Nienadówka, gminie Trzebowniko obręb Stobierna, gminie Czarna obręb Pogwizdów. Strona dobudowy jezdni prawa (zachodnia) od km ok. 451+372 do km ok. 460+341 (km lokalny ok. 2+639 – 11+610). Długość odcinka to ok. 8,97 km. W ramach istniejącej jezdni wybudowane zostały docelowo obiekty inżynierskie usytuowane poprzecznie nad drogą S19 oraz do rozbudowy obiekty inżynierskie usytuowane w ciągu drogi (pododcinka 2):

- 08 WG – wiadukt w ciągu DW 881 (docelowy),
- 09 PZ - przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim (do rozbudowy),
- 10 PZ - przejście dla zwierząt średnich (do rozbudowy),
- 11 PZ - przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim (do rozbudowy),
- 12 PG - przejazd gospodarczy (do rozbudowy),
- 13 WG - wiadukt do cmentarza w Nienadówce (docelowy),
- 14 WD - estakada w Nienadówce (do rozbudowy),

- 15 PZ - przejście dla płazów (do rozbudowy),
- 16 PZ - przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim wodnym (do rozbudowy),
- 16A PZ przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim (docelowy, pod DW878, dawniej DK19),
- 17 WE - przejście dla zwierząt dużych (docelowy),
- 18 PZ - przejście dla płazów zespolone z ciekim (do rozbudowy),
- 18APZ przejście dla płazów zespolone z ciekim (docelowy, pod DW878, dawniej DK19),
- 19 PZ - Rów melioracyjny i przejście dla małych zwierząt (do rozbudowy),
- 20 PZ - rów melioracyjny i przejście dla małych zwierząt (do rozbudowy),
- 21 PZ - rów melioracyjny S-6 i przejście dla płazów (do rozbudowy),
- 22WD - przejazd gospodarczy (do rozbudowy),
- 23 PZ - rów S-5 i przejście dla płazów (do rozbudowy).

Trasa drogi ekspresowej S19 na pododcinku 2 koliduje z:

- dopływem spod Sokołowa (rowem T-6),
- dopływem spod Trzebuska (rów T-5),
- ciekim Nienadówka,
- rowem S-1,
- rowem Nr 1,
- dopływem w Krzywem (rów R-K-1),
- rowem R-K,
- rowem S-6,
- rowem S-5.

Pododcinek 3 zlokalizowany jest na odcinku wybudowanym w Etapie 1 (znajduje się pomiędzy miejscowością Stobierna a węzłem Jasionka (istniejącym). Strona dobudowy jezdni - lewa (wschodnia) od km ok. 461+084 do km ok. 464+554 (km lokalny ok. 12+355 – 15+830). Długość odcinka ok. 3,47 km. Odcinek zlokalizowany jest w gminie Trzebownik obręb Stobierna i gminie Trzebownik obręb Jasionka. W ramach istniejącej jezdni wybudowane zostały docelowo obiekty inżynierskie usytuowane poprzecznie nad drogą S19 oraz do rozbudowy obiekty inżynierskie usytuowane w ciągu drogi:

- 25 PZ/PHE nr 2 - przejście dla płazów i rów melioracyjny (do rozbudowy),
- WS 1 - wiadukt w ciągu drogi ekspresowej (do rozbudowy),
- PHE nr 3 - przepust hydrologiczno-ekologiczny/przejście dolne dla płazów (do rozbudowy),
- WS 1a - wiadukt w ciągu drogi ekspresowej (do rozbudowy), jako przejazd gospodarczy zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich,
- WD 2 - wiadukt nad drogą ekspresową (docelowy),
- PHE nr 4 - przepust hydrologiczno ekologiczny/przejście dla płazów (do rozbudowy),
- PE nr 5 - przepust ekologiczny (docelowy).

Trasa drogi ekspresowej S19 na tym odcinku koliduje z:

- Dopływem spod Suchar,
- Rowem Nr-2,
- Rowem S-3.

Pomiędzy Pododcinkiem 1 i 2 oraz Pododcinkiem 2 i 3 znajdują się istniejące węzły drogowe (odpowiednio: Sokołów Młp. oraz Stobierna). Węzły posiadają pełny, docelowy przekrój dwujezdniowy i nie wymagają rozbudowy. Z tego wynika, że suma długości rozbudowywanych pododcinków jest mniejsza niż przybliżona długość zadania określona w jego nazwie i wynosi ok. 13,9 km.

Rozbudowywana droga S19 krzyżuje się z dwoma istniejącymi drogami:

- drogą wojewódzką nr 875 Mielec – Kolbuszowa – Leżajsk (na odcinku Sokołów Młp. – Leżajsk),
- drogą wojewódzką nr 881 Sokołów Młp. – Łańcut – Żurawica (przekroczenie istniejącym wiaduktem),

- drogą powiatową nr 1217R Hucisko – Trzeboś Górna (przekroczenie projektowaną estakadą w miejscowości Nienadówka),
- drogami lokalnymi.

Droga S19 na rozpatrywanym odcinku krzyżuje się z napowietrzną linią energetyczną WN 750 kV Rzeszów Chmielnicka, w prześle 46 – 47. Linia ta nie wymaga przebudowy w związku z przedmiotowym zadaniem.

W km. ok. 5+700 drogi S19 (strona prawa) znajduje się MOP I Nienadówka – nie planuje się jego rozbudowy. Przewidziano jedynie likwidację zbiornika retencyjnego, znajdującego się przy przedmiotowym MOP, kolidującego ze skarpą projektowanej jezdni.

W km ok. 10+600 drogi S19 (strona lewa) przewidziano rozbudowę (MOP I Stobierna). Wariant proponowany przez wnioskodawcę polegał będzie na rezerwacji terenu pod stację paliw i gastronomię. Docelowo obiekt będzie posiadał: stanowiska postojowe, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne, oświetleniowe oraz stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe i obiekty informacji turystycznej.

W ramach zadania przewidziano możliwość podłączenia istniejącego obiektu stacji paliw BP Oktan w Stobiernej w km ok. 10+300 drogi S19 (strona prawa) jako Obiekt Obsługi Uczestników Ruchu, zapewniając do niej jezdnię dodatkową od trasy głównej S19.

W ramach przedmiotowego zadania nie planuje się budowy stacji paliw i obiektu gastronomii na terenie MOP I Stobierna, więc analiza ich oddziaływań nie była przedmiotem Raportu. Ponadto, podłączenie istniejącej stacji benzynowej BP OKTAN, zlokalizowanej w km ok. 10+300 dotyczy funkcjonującego już obiektu.

W przypadku odstąpienia od realizacji inwestycji stan środowiska i sytuacja komunikacyjna nie ulegnie zmianie. Wybudowany w pierwszym etapie inwestycji odcinek drogi ekspresowej S19 pozostanie jednojezdniowy. Nie zostanie osiągnięta możliwa dla dróg ekspresowych przepustowość i prędkość przejazdu. Nie zostanie osiągnięty charakterystyczny dla dwujezdniowych dróg ekspresowych poziom bezpieczeństwa przejazdu i transportu. Wyższe ryzyko przejazdu, stanowi jednocześnie większe zagrożenie dla ludzi i środowiska.

Przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy istniejącej drogi jednojezdniowej o przekroju 2+1 o dodatkową jezdnię, w związku z czym lokalizacja i przebieg drogi w planie nie podlegała wariantowaniu. Strona dobudowy drogi, różna na różnych odcinkach, również nie podlegała wariantowaniu, a uzależniona była od położenia (światła) wybudowanych już na I Etapie budowy drogi ekspresowej obiektów inżynierskich, zlokalizowanych nad drogą. Niweleta jezdni dobudowywanej została zaprojektowana w nawiązaniu do wysokościowego ukształtowania jezdni istniejącej.

Wariantowano część szczegółowych rozwiązań technicznych, tj. Miejsca Obsługi Podróżnych:

- dla MOP Stobierna kategorii I, ulokowanego w km ok. 10+600 drogi S19 (strona lewa) wariant inwestycyjny obejmuje rozbudowę MOP jedynie o rezerwę terenu pod stację paliw i gastronomię oraz zmianę na MOP kategorii II; wariant alternatywny pozostawiał obiekt bez zmian,
- dla stacji paliw BP Oktan w Stobiernej, ulokowanej w km ok. 10+300 drogi S19 (strona prawa) jako wariant inwestycyjny wskazano podłączenie istniejącej stacji paliw jako Obiekt Obsługi Uczestników Ruchu; wariantem alternatywnym było pozostawienie stacji paliw bez zmian.

W obu ww. przypadkach za wariantem inwestycyjnym przemawia interes użytkowników rozbudowywanej drogi, możliwość zapewnienia użytkownikom korzystania z planowanej/istniejącej infrastruktury oraz wzrost komfortu użytkowania drogi.

W odniesieniu do planowanych do rozbudowy wiaduktów WS-1 i WS-1A i estakady w Nienadówce 14-WD rozważono warianty 1 – preferowany i 2. Czynnikiem rozróżniającym poszczególne warianty był rodzaj planowanej do zastosowania konstrukcji ustroju nośnego, który jak wyjaśniono nie ma wpływu na różnicowanie generowanych oddziaływań.

Na wstępnym etapie projektowania przeanalizowano możliwość wykorzystania różnych typów zabezpieczeń akustycznych, w szczególności ekranów panelowych, wałów ziemnych, cichych nawierzchni, rozwiązań organizacyjnych. Jak wyjaśniono ciche nawierzchnie nie są wystarczająco trwałe dla zakładanych obciążeń drogi ekspresowej. Ponadto, wymagają szczególnych prac utrzymaniowych, trudnych do wykonania w ciągu dróg klasy A lub S, względnie utrudniających ruch na takich drogach. Wobec czego zrezygnowano z ich zastosowania. Pod uwagę brano ograniczenie prędkości, jednak ze względu na charakter i cel przedmiotowej drogi ekspresowej, ograniczanie prędkości negatywnie wpłynie na jej funkcjonalność. Rozważono również wykup dodatkowego terenu oraz nasadzenie zieleni, jednak wiązać się to może m.in. z możliwymi konfliktami społecznymi.

Wobec powyższego, do dalszej analizy optymalnych metod oraz środków ochrony przed hałasem przyjęto:

- ekrany akustyczne z uwzględnieniem kosztów budowy ekranów, kosztów mycia ekranu, kosztów konserwacji ekranów,
- wały ziemne z uwzględnieniem kosztów wybudowania wałów, kosztów koszenia wałów, kosztów konserwacji wałów.

Zgodnie z wynikami analizy wariantowej, ekrany akustyczne okazały się korzystniejsze i zostały wytypowane jako planowane do zastosowania zabezpieczenie akustyczne.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono analizy, określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji, zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

Sposoby zagospodarowania odpadów będą zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779, ze zm.). Magazynowanie odpadów odbywać się będzie w sposób selektywny z podziałem na poszczególne rodzaje odpadów, w wyznaczonych miejscach. Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.

Planowana rozbudowa ok. 15 km odcinka istniejącej drogi ekspresowej będzie mieściła się częściowo w granicach istniejącego pasa drogowego (pas terenu zarezerwowany na pierwszym etapie realizacji inwestycji) i częściowo (w szczególności w przypadku dróg dojazdowych i części towarzyszącej infrastruktury drogowej) będzie wkraczała na tereny przyległe.

Przebieg drogi został uwarunkowany na pierwszym etapie jej budowy. Trasa drogi częściowo przebiega przez tereny z zabudową chronioną akustycznie. Na podstawie Raportu najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym względem projektowanego zadania, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) to:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A),
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci lub młodzieży, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A), przy czym poziom dopuszczalny dla pory nocy nie obowiązuje w związku z brakiem wykorzystywania tych terenów w porze nocy zgodnie z ich funkcją,
- tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny mieszkaniowo-usługowe, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 65 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie m.in.: koparko-spycharka, ubijak wibracyjny, młot pneumatyczny, frezarka nawierzchni, rozściełacz asfaltu, równiarka uniwersalna, walec

ogumiony lub statyczny oraz środki transportu dowożące materiały budowlane – samochody samowładowcze. Do szczególnie hałaśliwych prac budowlanych należy zaliczyć roboty związane z wykonywaniem ścianek szczelnych, pali wierconych, rozbiórką budynków i frezowaniem nawierzchni. Ze względu na przewidywane uciążliwości akustyczne związane z budową drogi dla mieszkańców terenów zabudowanych przyległych do inwestycji, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to, nie dotyczy prac, których uwarunkowania technologiczne, nie pozwalają na ich przerwanie. Stosowany będzie nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt i maszyny, obsługiwany przez wykwalifikowany personel. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkaniowych. Uciążliwości tego etapu będą krótkotrwałe, odwracalne, ustaną z chwilą zakończenia prac na danym odcinku.

Na etapie realizacji zadania wystąpią również emisje drgań i wibracji, wynikające przede wszystkim z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, gdzie wibracje są czynnikiem celowo wprowadzanym do urządzeń (zagęszczanie gruntu oraz warstw nawierzchni) oraz ręcznych narzędzi uderzeniowych. Ruch pojazdów budowlanych będzie również dodatkowym źródłem drgań. Ten sposób posadowienia nie będzie powodował istotnych oddziaływań w zakresie przenoszenia drgań na zabytkową zabudowę. Odpowiednia technologia prowadzenia robót pozwoli wyeliminować oddziaływania związane z drganiami.

Niemniej jednak, w celu uniknięcia konfliktów społecznych i szkód w majątku, konieczne jest wykonanie przed rozpoczęciem prac, w zasięgu min. do 20 m od strony budowanej nowej jezdni drogi S19 inwentaryzacji (fotograficznej i opisowej) obiektów budowlanych na terenach przyległych. Inwentaryzacja ta zostanie wykonana celem udokumentowania ewentualnego wpływu etapu prac na stan techniczny budynków. Zostanie ona wykonana również po zakończeniu prac.

Ponadto, ze względu na ochronę zabytków, tj. kościoła p.w. Św. Bartłomieja Apostoła w Nienadówce:

- w rejonie kościoła zastosowane zostaną pale wiercone,
- na odcinku w km ok. 6+550 do 6+900 nie będą stosowane walce wibracyjne,
- prowadzony będzie monitoring przyspieszeń ruchu poziomego podłoża w miejscu posadowienia kościoła (z uwzględnieniem tła starej drogi krajowej nr 19).

Mapa hałasu drogowego obliczona została z wykorzystaniem oprogramowania Cadna/A po wprowadzeniu zestawu danych i parametrów ruchu oddzielnie dla wskaźników dla pory dnia i pory nocy. Obliczenia wykonane zostały w siatce rastrowej o wielkości 10 m x 10 m na wysokości względnej $h=4$ m. Błąd obliczeniowy użytego programu, zgodnie z przedstawionymi informacjami, wynosi ok. $\pm 0,1$ dB. Metodę obliczeniową oparto o model rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawarty w normie PN-ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.”

W Raporcie przedstawiono analizy akustyczne wykonane dla:

- stanu istniejącego (rok 2020),
- wariantu bezinwestycyjnego (dla roku oddania inwestycji do użytkowania (2025 rok) i dziesięciu lat po oddaniu (2035 rok)),
- wariantu inwestycyjnego dla roku oddania inwestycji do użytkowania (2025 rok) i dziesięciu lat po oddaniu (2035 rok) bez i z ekranami akustycznymi.

Prognozowane natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich przyjęto na podstawie generalnych pomiarów ruchu przeprowadzonych w 2015 r. Analiza dotyczy drogi ekspresowej o docelowym przekroju 2x2 i ruchu pojazdów w obu kierunkach. Natężenie ruchu pojazdów według opracowanych prognoz dla rozbudowywanej drogi S19 w zależności od odcinka, dla roku 2025 wynosi 18680-19832 pojazdów/dobę, natomiast dla roku 2035 – 22432-24127 pojazdów/dobę. Udział pojazdów ciężkich w zależności od odcinka S19 ustalono na poziomie ok. 30,4 - 32,1% w porze nocy w 2025 r. oraz ok. 32,4-34,8% w porze nocy w 2035 r. W obliczeniach uwzględniono również odcinki dróg krzyżujących się rozbudowywaną drogą ekspresową oraz zlokalizowanych w jej sąsiedztwie m.in. dróg wojewódzkich: 878, 875, 881, których oddziaływania mogą się

kumulować z rozbudowywanym odcinkiem drogi S19. Z każdym rokiem przewiduje się poprawę parku maszyn, mimo to nie uwzględniono dodatkowych poprawek z tego wynikających w obliczeniach.

W wariantcie bezinwestycyjnym uwzględniono istniejące na przedmiotowym odcinku ekrany akustyczne:

- odbijający, o długości ok. 378 m i wysokości 2,0 m, zlokalizowany w km ok. 6+681-7+059 (oznaczony w Raporcie na etapie ponownej oceny dla etapu I budowy drogi S19 jako EA2), strona prawa,

- odbijający, o długości ok. 262 m i wysokości 2,0 m, zlokalizowany w km ok. 6+682-6+944 (oznaczony w Raporcie na etapie ponownej oceny dla etapu I budowy drogi S19 jako EA1), strona lewa.

Obliczenia wykonane dla stanu istniejącego oraz wariantu bezinwestycyjnego bez zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zarówno w porze dnia, jak również porze nocy (dla perspektywy roku 2025 przekroczenie normatywu wyniesie nawet 5,7 dB w porze dnia i 5,1 dB w porze nocy). Obliczenia wykonane dla wariantu inwestycyjnego bez zastosowania dodatkowych zabezpieczeń również wykazały ponadnormatywne oddziaływanie układu drogowego (dla perspektywy roku 2025 przekroczenie normatywu wyniosło nawet 10,0 dB w porze dnia i 10,3 dB w porze nocy i dla perspektywy roku 2035 o 11,0 dB w porze dnia i 11,4 dB w porze nocy). Biorąc to pod uwagę, celem dotrzymania norm akustycznych, zaprojektowano środki ograniczające oddziaływania akustyczne w postaci ekranów akustycznych w lokalizacjach jak w tabeli w warunku I.3)28. niniejszej decyzji.

Z uwagi na wysoki udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu w porze nocy za kryterium konieczności wykonania ekranów przyjęto przebieg izofony 56 dB(A) – obowiązującego normatywu dla pory nocy dla wszystkich rodzajów zabudowy chronionej akustycznie. Obliczenia z uwzględnieniem planowanych ekranów akustycznych wykazały przekroczenia w kilku punktach zlokalizowanych przy zabudowie mieszkaniowej (receptory: R24, R29, R51, R79, R93, R94). Wyniki przedmiotowej analizy odnoszą się do skumulowanego oddziaływania drogi S19 z drogami krzyżującymi się o znaczącym oddziaływaniu (DW878, DP1217R, łącznicy węzła Jasionka). Z związku z powyższym, wykonano dla ww. punktów dodatkową analizę składowych poziomów źródeł hałasu, tj. przedstawiono wynik poziomu dźwięku w rozbiciu na oddziaływania od poszczególnych dróg. Wyniki obliczeń hałasu generowanego wyłącznie przez drogę S19, przy zastosowaniu planowanych ekranów akustycznych nie wykazały przekroczeń dla roku 2025 r., a obliczenia dla roku 2035 r. wykazały przekroczenie jedynie dla receptora 79 w porze nocy o 0,5 dB (w związku z niewielkim przekroczeniem wartości normatywnej, mieszczącym się w granicy błędu metodyki obliczeniowej odstąpiono na tym etapie od projektowania ekranu akustycznego w tej lokalizacji).

Zgodnie z zapisem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej dla pierwszego etapu drogi ekspresowej (znak Śr.IV-6613/13/08 z dnia 07.11.2008): „*Należy eliminować przysłanianie ekranami akustycznymi obiektów zabytkowych (zespoły dworsko – parkowe, kapliczki) oraz widoków na nie, poprzez zastosowanie, tam gdzie nie spowoduje to przekroczeń standardów jakości środowiska, ekranów przezroczystych*”, w rejonie zabytkowego kościoła zaprojektowano więc ekran przezroczysty w celu ekspozycji walorów powyższego zabytku.

W odniesieniu do ekranów istniejących ekran EA2 przeznaczono do rozbiorczy (zlokalizowany od strony rozbudowywanej drogi), a ekran EA1 (strona lewa) przeznaczono do przebudowy ze względu na zmianę wysokości ekranu.

Ze względu na charakterystykę usytuowania źródła dźwięku (drogi) względem terenu istniejącego i obiektów podlegających ochronie akustycznej, część ekranów zaprojektowano na tzw. „zakładkę”.

Projektowane ekrany akustyczne posiadać będą następujące właściwości:

- ekrany pochłaniające:

– DLR - wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR min.30 dB (klasa B3),

– DL - wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - DL min 8 dB (klasa A3),

- ekrany przezroczyste (odbijające):

– DLR - wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR min. 30 dB (klasa B3).

Przewiduje się, że realizacja zadania przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego w rejonie najbliższej zabudowy w stosunku do stanu obecnego, m.in. poprzez rozłożenie ruchu pojazdów, zapewnienie płynności ruchu oraz poprzez planowane do wykonania zabezpieczenia akustyczne.

Ze względu na możliwe niedokładności i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, zasadnym jest przeprowadzenie analizy porealizacyjnej obejmującej kontrolne pomiary hałasu, w lokalizacjach jak w tabeli w punkcie V niniejszej decyzji. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W Raporcie odniesiono się również do uciążliwości akustycznych generowanych przez MOP I zlokalizowany w km ok. 10+600 drogi w trakcie jego rozbudowy i eksploatacji. Z uwagi na odległość rozbudowywanego MOP od terenów chronionych akustycznie (ok. 215 m) nie przewiduje się jego ponadnormatywnego wpływu na te tereny.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze na etapie budowy będą: zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz węglowodorów, emitowanych w czasie układania i utwardzania mas bitumicznych. W celu ograniczenia nadmiernego pylenia i emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji zadania zostaną zastosowane następujące rozwiązania: stosowanie sprawnych maszyn i środków transportu oraz odpowiednia organizacja przewozu materiałów, drogi technologiczne będą utwardzone, a stosowane kruszywa utrzymywane będą w stanie wilgotnym, skrzynie ładunkowe pojazdów transportujących materiały pyliste i dowożące mieszankę bitumiczną będą szczelnie zakrywane, odsłonięty teren zraszany będzie wodą przy pogodzie suchej i wietrznej, a koła pojazdów opuszczających teren prac czyszczone będą z błota. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający, odcinkowy, okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia ww. prac (szacowany 2 lata).

Podczas eksploatacji drogi występować będzie niezorganizowana emisja zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po przedmiotowej drodze. Zgodnie z dokumentacją, analizując oddziaływanie na powietrze przedmiotowego układu drogowego w trakcie jego funkcjonowania, uwzględniono m. in. natężenie ruchu pojazdów zgodne z prognozą na 2025 r. i 2035 r. oraz rodzaj poruszających się pojazdów. Cała trasa została podzielona na odcinki biorąc pod uwagę m. in. różne: natężenie ruchu, dopuszczalne prędkości.

Przedstawione w przedłożonej dokumentacji obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu na etapie eksploatacji drogi, uwzględniające źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza zarówno istniejące, jak i projektowane nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Ze względu na charakter i rodzaj przedsięwzięcia nie nałożono warunków na etapie jego eksploatacji.

W Raporcie odniesiono się do skumulowanego oddziaływania rozbudowywanego odcinka drogi S19 z przecinanymi przez nią drogami poprzecznymi. Na etapie eksploatacji dojdzie do kumulacji oddziaływań na klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne, wynikające z użytkowania dróg przez pojazdy (emisja hałasu i zanieczyszczeń z silników pojazdów). Ponadto, po realizacji zadania zwiększy się powierzchnia zlewni uszczelnionej. Jak wyjaśniono większa szybkość spływu do odbiorników zostały uregulowane przez zaprojektowanie właściwie dobranych zbiorników retencyjnych i dobranie szybkości ich opróżniania do odbiorników naturalnych lub systemów melioracyjnych, a ładunek

zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych będzie kontrolowany w zaprojektowanych urządzeniach podczyszczających (osadniki i separatory). Dojdzie również do kumulacji oddziaływań wynikających z poszerzenia niektórych obiektów nad ciekami i wynikających z umacniania cieków, co zostało uwzględnione w projekcie, a skutki zminimalizowane.

Trasa przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej będzie w większości przez tereny użytkowane rolniczo - grunty orne i nieużytki oraz mniej liczne powierzchniowo łąki, pastwiska i zadrzewienia o charakterze półnaturalnym. Przedsięwzięcie koliduje z 11 ciekami/rowami melioracyjnymi. Obiekty zlokalizowane nad drogą ekspresową zostały wybudowane docelowo i posiadają rezerwę na dobudowę drugiej jezdni (np. obiekt 17 WE w km ok. 458+341 - przejście dla zwierząt dużych zespolone z przejazdem gospodarczym). Natomiast obiekty zlokalizowane pod drogą ekspresową przewidziane są do rozbudowy.

Realizacja planowanej inwestycji wymaga przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów - ok. 904 szt. drzew, ok. 6157 m² zadrzewień (drzewa poniżej 10 lat) i ok. 28760 m² krzewów. Konieczne będą również prace na kolidujących ciekach, polegające na odcinkowej przebudowie i umocnieniu ich koryt (z wykorzystaniem wyłącznie materiałów naturalnych, jak faszyna i kamień, bez wprowadzania żadnych przetamowań, progów) oraz na wykonaniu prac konserwatorskich (odmulenie, wykoszenie roślinności, ukształtowanie koryta do parametrów pozwalających na swobodny przepływ).

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098, ze zm.). Najbliżej położonymi obszarami sieci Natura 2000 są: obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Lasy Leżajskie PLH180047 – w odległości ok. 1,4 km, obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 – ok. 4,0 km i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Mrowie Łąki PLH180043 – ok. 6,7 km. Trasa planowanej inwestycji częściowo znajduje się w granicach głównego korytarza ekologicznego – Korytarza Południowego (KPd-6A – Dolina dolnego Wisłoka), wyznaczonego w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce* (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Na potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze przeprowadzono w okresie od sierpnia 2019 r. do kwietnia 2020 r. od 2 do 13 kontroli terenowych, których liczba była różna w zależności od badanego elementu środowiska przyrodniczego. W przypadku ichtiofauny wykonano dwudniowe odłowy. W raporcie i w jego uzupełnieniu przedstawiono stosowny opis metodyki dokonanej inwentaryzacji przyrodniczej wraz z jej uzasadnieniem.

Roślinność analizowanego obszaru w znacznej mierze związana jest z użytkowaniem rolniczym. Liczne są tutaj uprawy zbóż i roślin okopowych. Bardzo liczne są nieużytki, które zarastają roślinnością ruderalną, w tym inwazyjną nawłocią późną (tworzącą agregacyjne zbiorowiska). W rejonie przedsięwzięcia znajdują się również zbiorowiska łąkowe, których część (8 płątów) stanowi siedlisko przyrodnicze 6510 (niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris*). Wiele płątów łąk charakteryzuje się dużym stopniem ich degradacji na skutek zaniechania ich użytkowania. Stwierdzono tu również występowanie jednego niewielkiego (ok. 0,32 ha), powstałego na porzuconym polu ornym, płątu silnie zdegradowanej (z niewielkim udziałem gatunków typowych) murawy napiaskowej – siedliska przyrodniczego 6120 (ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe *Koelerion glaucae*). Obszary rolnicze poprzecinane są tu niewielkimi ciekami, których brzegi porastają ziołorośla nawiązujące do zbiorowisk ze związku *Filipendulion ulmariae*. W inwentaryzowanym obszarze występują liczne fragmenty zadrzewień (głównie brzoźowych i olszowych), które w wielu przypadkach mają charakter spontanicznych odnowień na porzuconych polach i łąkach. Fragment dobrze wykształconych zbiorowisk leśnych znajduje

się jedynie w pobliżu przejścia górnego dla dużych zwierząt (obiekt 17 WE). Są to drzewostany sosnowe oraz fragment (ok. 3,66 ha) grądu subkontynentalnego - siedliska przyrodniczego 9170 (grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Szata roślinna obszaru badań podlega bardzo silnemu wpływowi antropogenicznemu wynikającemu między innymi z obecności drogi szybkiego ruchu, która przecięła dotychczas użytkowane pola i łąki. Spowodowało to utrudnienie w ich użytkowaniu i spotęgowało tworzenie się nieużytków. W rejonie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie jednego gatunku rośliny naczyniowej objętej ochroną częściową - czosnku niedźwiedziego (5 stanowisk) oraz jednego porostu objętego ochroną częściową - przylepnika złotawego (7 stanowisk). Ponadto stwierdzono tu występowanie porostu mąkli tarniowej (pojedyncze osobniki na 2 stanowiskach), wpisanej na Czerwoną listę roślin i grzybów Polski z kategorią NT (bliski zagrożenia).

Zaobserwowaną faunę bezkręgowców stanowiły głównie gatunki synantropijne oraz gatunki pospolicie występujące w całym kraju. Z gatunków chronionych stwierdzono: czerwończyka nieparka (ochrona ścisła, zał. II i IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej flory i fauny 1 osobnik na fragmencie łąk kośnych ok. 90 m od osi drogi ekspresowej), trzmiele – ziemny, kamiennik i gajowy (ochrona częściowa, pojedyncze osobniki rozproszone na terenie objętym inwentaryzacją) i ślimaka winniczka (ochrona częściowa, 2 osobnik).

Spśród 11 usytuowanych w obszarze oddziaływania inwestycji i poddanych kontroli cieków/rowów melioracyjnych, wszystkie miały charakter, mniej lub bardziej antropogenicznie zdegradowanych. W większości z nich, poziom prowadzonej wody był niski lub bardzo niski, a ciągłość cieków była zaburzona. W skrajnych przypadkach, nie obserwowano przepływu wody, która wypełniała tylko naturalne lub powstałe wskutek budowy systemu odwadniającego drogę, zagłębienia koryta. W konsekwencji, ichtiofauna odławianych odcinków okazała się skrajnie uboga i mało zróżnicowana. W wyniku przeprowadzonych elektropólów odłowiono i zidentyfikowano cztery gatunki ryb: śliza (ochrona częściowa), kielbia krótkowąsęgo (narybek), ukleję (narybek) i strzeblę potokową.

W trakcie badań terenowych wykazano obecność siedlisk płazów, rozmieszczonych równomiernie wzdłuż całego buforu badań. W strefie buforu badań wytypowano łącznie 7 siedlisk (zbiorników), z których 4 stanowiły potwierdzone siedliska rozrodu płazów (pozostałe zbiorniki oznaczono jako siedliska potencjalne). W czasie badań weryfikowano również wiele typów nietrwałych rozlewisk, które w okresie wczesnej wiosny nie były zajmowane przez płazy (ulegały również samoistnemu wysychaniu). Na obszarze badań wykazano rozród żaby trawnej, ropuchy szarej oraz żab z grupy zielonych *Pelophylax esculenta* complex. Zidentyfikowano tu również korytarze migracyjne płazów. Stwierdzono tylko 2 gatunki gadów – jaszczurka zwinka (2 stwierdzenia pojedynczych osobników) i zaskroniec (stwierdzenie 1 osobnika).

Podczas badań stwierdzono 44 gatunki ptaków, w większości gatunków pospolitych, charakterystycznych dla krajobrazu rolniczego i terenów zadrzewionych. Na szczególną uwagę zasługują obserwacje gatunków z Załącznika I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa – lerki i gąsiora oraz regularnie żerujących na obszarze badań bociana białego i błotniaka stawowego. Do cennych należą również stwierdzenia srokosza (4 stanowiska) i pustulki (1 stanowisko), które mają tu swoje areale żerowiskowe.

Podczas wszystkich kontroli stwierdzono obecność 12 gatunków ssaków naziemnych oraz 1 gatunek nietoperza. Wśród stwierdzonych ssaków wykazano 2 gatunki z Załącznika II ww. Dyrektywy Siedliskowej – bóbr i wydra. Pozostałe gatunki to pospolicie występujące w krajobrazie rolniczym analizowanego terenu: jeleń szlachetny, sarna, dzik, borsuk, lis, zając szarak, norka amerykańska, kuna domowa, kret europejski i jeż *Erinaceus* sp. Większość obserwacji, poza obszarem „bobrzyska” (cenne siedlisko m.in. bobra i wydry) przy przejściu górnym dla dużych zwierząt (17 WE), pochodzi ze stref istniejących przejść dla zwierząt oraz okolic cieków wodnych. W większości stwierdzenia te (pod obiektami) nie miały charakteru migracyjnego, a raczej pojawiały się spontanicznie w otoczeniu szeroko

dostępnych siedlisk żerowania (krajobraz rolniczy, tereny nieużytków). W rejonie terenu badań nie wykazano obecności siedlisk zimowania ani kryjówek rozrodczych lub dziennych schronień letnich nietoperzy. Stwierdzono jedynie żerującego borowca wielkiego (gatunek szeroko rozpowszechniony).

Trasa przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej przecina główny korytarz ekologiczny – Korytarz Południowy (KPd-6A - Dolina dolnego Wisłoka) (od km ok. 7+100 do punktu końcowego planowanej rozbudowy drogi ekspresowej). Na podstawie prowadzonych obserwacji faunistycznych zidentyfikowano 12 korytarzy lokalnych i (opartych na cieku Nienadówka i ciągu lasów korytarza Dolina dolnego Wisłoka) regionalnych, w km ok.: 11+545, 9+745, 9+600, 9+355, 6+885, 5+250, 3+970, 3+685, 2+510, 1+555, 0+615 i 0+185

W oparciu o uzyskane wyniki poszczególnych kontroli terenowych przeprowadzono waloryzację przyrodniczą terenu w zasięgu możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, w wyniku której stwierdzono, iż przedmiotowy teren charakteryzuje się przeciętną różnorodnością biologiczną, nie wyróżnia się w stosunku do terenów otaczających, nie stanowi miejsca występowania rzadkich, zagrożonych chronionych gatunków zwierząt, brak tu również szczególnie cennych i rzadkich siedlisk przyrodniczych. Dominują tu gatunki i siedliska pospolite, szeroko rozpowszechnione w kraju. Najcenniejszym przyrodniczo miejscem w badanym buforze jest tzw. „bobrzysko” wraz z otaczającym je drzewostanem, położone w pobliżu przejścia górnego dla dużych zwierząt (obiekt 17 WE).

W przedłożonym Raporcie dokonano identyfikacji i oceny możliwych oddziaływań przedmiotowej inwestycji (na każdym etapie jej realizacji) na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego (w tym również na korytarze ekologiczne i chroniony krajobraz) oraz na powierzchniowe formy ochrony przyrody. W przeprowadzonej ocenie oddziaływania uwzględniono również aspekt oddziaływania skumulowanego.

Przeprowadzona w Raporcie analiza możliwego wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym na gatunki chronione, powierzchniowe formy ochrony przyrody, korytarze ekologiczne i krajobraz, wskazuje, iż przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, z uwagi na swój charakter i usytuowanie oraz zaproponowane w Raporcie środki minimalizujące (i powyżej przedstawione warunki jej realizacji), nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000. Przeznaczenie terenów pod rozbudowę drogi ekspresowej nie spowoduje istotnego ubytku cennych siedlisk przyrodniczych, jak również nie spowoduje istotnego negatywnego wpływu na lokalne populacje zwierząt. Potencjalny ubytek siedlisk najpospolitszych gatunków mozaiki terenów użytkowanych rolniczo i zadrzewień nie powinien być istotny dla ich lokalnych populacji. W wyniku inwentaryzacji stwierdzono tylko dwie potencjalne kolizje z lądowymi gatunkami chronionymi - z jaszczurką zwinką i kłaskawką, występującymi w rejonie górnego przejścia dla dużych zwierząt (17 WE), powodując nieznaczące zajęcie ich siedlisk. Planowana rozbudowa drogi ekspresowej nie będzie kolidowała z zasiedlonymi przez płazy zbiornikami wodnymi. Zlikwidowany zostanie niezasiedlony przez tą grupę kręgowców zbiornik drogowy przy istniejącym MOP. Realizacja planowanej inwestycji będzie się wiązała z częściowym (ok. 8,4 %) zajęciem powierzchni występujących tu płatów siedliska 6510 (niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie). Jak wynika z dokumentacji ubytek ten należy uznać za nieznaczący, z uwagi na powszechność tego siedliska w regionie. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie ingerowała w najcenniejsze na ocenianym terenie tzw. „bobrzysko” (miejsce występowała m.in. płazów, ptaków wodnych, wydry i bobra). Przebudowywany odcinek drogi ekspresowej położony jest w odległości co najmniej ok. 1,4 km od granic obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Lasy Leżajskie PLH180047 (przedmiotami ochrony są tu leśne (9110, 9130, 9170) i nieleśne (6510) siedliska przyrodnicze oraz 3 gatunki bezkręgowców) i ok. 4,0 km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 (przedmiotami ochrony są tu 26 gatunków ptaków i ich siedliska). Inne obszary wchodzące w skład sieci Natura 2000 położone są w większych odległościach. Uwzględniając charakter przedsięwzięcia (rozbudowa istniejącej drogi), zaproponowane działania ochronne, położenie względem

obszarów sieci Natura 2000 oraz zasięg możliwych oddziaływań z nim związanych, należy uznać, iż nie będzie ono w sposób istotnie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000, ich integralność oraz na spójność sieci Natura 2000. Opracowane tymczasowe cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony ww. obszarów Natura 2000 nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie powinna również w sposób istotnie negatywnie oddziaływać na przecinane przez nią korytarze ekologiczne o randze lokalnej, regionalnej i krajowej. Na potrzeby zapewnienia drożności ww. korytarzy w pierwszym etapie realizacji przedmiotowej drogi ekspresowej zostały zaprojektowane i zrealizowane przejścia dla zwierząt. Planowana rozbudowa drogi ekspresowej nie zmieni parametrów górnego przejścia dla dużych zwierząt 17 WE (obiekt ten został wybudowany docelowo, z uwzględnieniem rezerwy pod dobudowę drugiej jezdni), kluczowego dla zachowania funkcjonalności Korytarza Południowego (KPd-6A - Dolina dolnego Wisłoka). W przypadku przejść dolnych (samodzielnych i zespolonych) w wyniku rozbudowy drogi ekspresowej dojdzie do zwiększenia ich długości (niezmienne pozostaną szerokość i wysokość przestrzeni udostępnionej dla migracji zwierząt), co będzie skutkowało zmianą współczynnika względnej ciasnoty - parametru warunkującego funkcjonalność przejść. W Raporcie policzono współczynnik ciasnoty dla przebudowywanych przejść dolnych (w przypadku przejść zespolonych z ciekim przy jego wyznaczaniu uwzględniono całą szerokość światła obiektu). Przeprowadzone obliczenia wskazują, iż tylko w przypadku jednego przejścia dla zwierząt średnich – 10 PZ (w km ok. 452+704) obliczony współczynnik ciasnoty (0,6) nie będzie w pełni spełniał założeń (0,7) stawianych tego typu obiektom (Kurek, R.T. 2011. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. GDOŚ. Warszawa). Podobne niewielkie różnice stwierdzono również w przypadku 2 przejść dla zwierząt małych (25PZ/PHE nr 2, PHE nr 4). Jak wynika z dokumentacji stwierdzone różnice nie powinny mieć istotnego wpływu dla funkcjonalności przejść, na potwierdzenie czego przedstawiono przykłady z prowadzonych monitoringów przejść, potwierdzających funkcjonalność przejść niespełniających wymogów poradnikowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie nowym elementem w krajobrazie. Rozbudowa przedmiotowej drogi odbędzie się w bezpośrednim powiązaniu z istniejącą, pierwszą jej jezdnią. Druga jezdnia powstanie częściowo w zarezerwowanym na poprzednim etapie pasie terenu oraz w światłach odpowiednio szerokich już wiaduktów poprzecznych. Drogi dojazdowe i część towarzyszącej infrastruktury wymagają nowych zajęć terenu. Autorzy Raportu wskazują jednak, iż zachowane zostaną wszystkie dotychczasowe powiązania przyrodnicze na przedmiotowym terenie, w tym sieć melioracyjna, hydrograficzna i szlaki migracji zwierząt. Nie powstaną na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej żadne nowe bariery w środowisku przyrodniczym.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego z uwagi na jego charakter (rozbudowa istniejącej drogi ekspresowej) i zaproponowane działania ochronne (w szczególności nasadzenia roślinności wysokiej i średniej) nie powinna w sposób negatywnie oddziaływać na krajobraz. Rozbudowa istniejącej drogi o drugą jezdnię nie zmieni uwarunkowań krajobrazowych istniejącego obiektu drogowego.

W Raporcie przedstawiono szereg działań minimalizujących możliwy negatywny wpływ przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia (rozbudowa istniejącej drogi), zasadniczą część rozwiązań projektowych stanowi nawiązanie do rozwiązań zastosowanych na istniejącej jezdni drogi ekspresowej.

Projektowane odcinki dróg i towarzyszące obiekty są zlokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Przedmiotowe przedsięwzięcie jest położone poza granicami obszarów głównych zbiorników wód podziemnych oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód.

Budowa drugiej jezdni odbędzie się częściowo w granicach istniejącego, wcześniej zarezerwowanego pasa drogowego. Trasa drogi przecina 5 cieków naturalnych wskazanych na Mapie Podziału Hydrograficznego Polski: Dopływ spod Sokołowa Małopolskiego, Dopływ

spod Trzebuska, Nienadówka (największy z przecinanych przez drogę cieków, o stosunkowo szerokiej dolinie), Dopływ w Krzywem i Dopływ spod Suchar.

Według Raportu, w rejonie projektowanej drogi ekspresowej S19 na odcinkach:

- pododcinek 1 w kilometrażu ok.: 0+071-0+421, 0+646-1+381,
- pododcinek 2 w kilometrażu ok.: 2+653-5+541, 5+897-7+767, 7+779-7+838, 8+151-9+879, 10+698-11+609,
- pododcinek 3 w kilometrażu ok.: 12+393-12+551, 13+662-15+143, 15+212-15+268, 15+312-15+699,

ustabilizowane zwierciadło wód podziemnych stwierdzono na głębokości równej lub mniejszej 1,0 m - poniżej projektowanej niwelety drogi, a z uwzględnieniem możliwych wahań zwierciadła wód gruntowych na poziomie i powyżej poziomu projektowanej niwelety.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911, ze zm.), przedsięwzięcie jest zlokalizowane w obszarze jednolitych części wód podziemnych (dalej JCWPd) nr 136 (kod PLGW2000136) i nr 153 (kod PLGW2000153), o dobrym stanie oraz niezagrożonych ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Ww. JCWPd zostały zaliczone do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Na podstawie art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233, ze zm.), celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia czynnikami oddziaływania na stan wód podziemnych mogą być:

- emisja zanieczyszczeń z placu budowy (substancje ropopochodne z maszyn, zawiesina z cementem, mączką wapienną itp.),
- powstawanie ścieków bytowych,
- prowadzenie prac związanych z realizacją obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na wody podziemne zostanie skutecznie zminimalizowane lub wyeliminowane poprzez odpowiednią organizację robót oraz rozwiązania takie jak: wykorzystywanie sprawnego technicznie sprzętu, szybkie usuwanie niekontrolowanych wycieków paliwa i innych stosowanych substancji dzięki wyposażeniu zaplecza i placu budowy w sorbenty, zabezpieczenie placów postojowych, baz technologicznych przed infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, np. pełnymi płytami betonowymi. Paliwa, materiały eksploatacyjne i odpady będą magazynowane w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed infiltracją, np. na placach technologicznych o szczelnej nawierzchni. Drogi technologiczne na potrzeby realizacji inwestycji wytyczone zostaną w granicach pasa drogowego.

Spływ powierzchniowy wód opadowych lub roztopowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie ukierunkowany w stronę rowów/korytek opaskowych. Przewiduje się możliwość oczyszczania w osadniku ww. wód. Zrzut wód następować będzie do rowu przydrożnego.

Podczas fazy realizacji możliwe będzie okresowe zraszanie odsłoniętego terenu wodą, co zwiększy zapotrzebowanie na wodę, której zasadniczo technologia budowy drogi nie wymaga. Powstające ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach zintegrowanych z kabinami sanitarnymi/łaźniami lub kabinami prysznicowymi, a następnie okresowo wywożone wozami asenizacyjnymi do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków. Dopuszcza się bezpośrednie odprowadzanie ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej.

W zależności od lokalnych warunków gruntowo-wodnych i bieżących warunków atmosferycznych może zaistnieć potrzeba odwadniania wykopów budowlanych. Ewentualne oddziaływanie nie będzie znaczące i ustąpi po zaprzestaniu pompowań i zakończeniu prac. Celem jego zminimalizowania, biorąc pod uwagę wskazany w raporcie poziom

ustabilizowanego zwierciadła wód podziemnych, nałożono warunek prowadzenia prac z użyciem ścianek szczelnych w miejscach, gdzie odwodnienie wykopów budowlanych skutkowałoby powstaniem leja depresji, obejmującego teren poza pasem drogowym. Odbiornikiem wód z odwodnienia wykopów będą rowy przydrożne.

W związku z rozbudową drogi konieczne będzie prowadzenie prac w rowach obejmujących: konserwację koryta, tj. odmulenie, wykoszenie roślinności, ukształtowanie parametrów pozwalających na swobodny przepływ (rów T-4.6, T-4.3), konserwację koryta wraz z odcinkową przebudową rowu po nowym śladzie (rów T-1, RBN1), przebudowę po istniejącym śladzie (rów S-1, R-K), konserwację koryta wraz z przebudową po istniejącym śladzie (rów Nr-1, S-6, S-5, S-3, Nr-2) oraz konserwację koryta wraz z przebudową po nowym śladzie wzdłuż projektowanej drogi na terenie MOP (rów R-K-1-1).

W związku z kolizją projektowanego układu drogowego z istniejącymi zbieraczami i sączkami drenarskimi, odcinki S19 wraz z drogami dodatkowymi: od km ok. 0+980 do 1+500, od km ok. 3+440 do ok. 6+520, od km ok. 9+200 do ok. 10+720, od km 12+380 do km ok. 15+480, przewidziano ich likwidację i przebudowę. Z dokumentacji wynika, że ani bezpośrednio, ani pośrednio posadowienie obiektów przy zachowaniu hydrografii terenu nie zakłóci przepływu wód podziemnych.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia czynnikami oddziaływania na stan wód podziemnych mogą być:

- emisja substancji ropopochodnych wskutek np. awarii,
- wprowadzanie do środowiska wód opadowych lub roztopowych zanieczyszczonych produktami spalania paliw, pyłami, produktami ścierania opon/jezdni i zużycia elementów pojazdów, niewłaściwie transportowanymi materiałami sypkimi i płynnymi oraz chemikaliami używanymi do przeciwdziałania śliskości jezdni.

Prognozowane średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) na odcinku S19 – węzeł Sokołów Małopolski Północ – węzeł Sokołów Małopolski (dla czterech pasów ruchu) w 2025 r. wyniesie 19832 pojazdów na dobę, natomiast w 2035 r. wyniesie 24127 pojazdów na dobę. Przyjmując powyższe założenia, obliczone strzeżenia substancji zanieczyszczających w wodach opadowych lub roztopowych z drogi wyniosą odpowiednio: w 2025 r. zawiesina ogólna – 219,0 mg/l, substancje ekstrahujące się eterem naftowym (SEEN) – 17,5 mg/l, po przeliczeniu z SEEN otrzymane stężenie węglowodorów ropopochodnych – 5,3 mg/l; w 2035 r. zawiesina ogólna – 232,0 mg/l, SEEN – 18,6 mg/l, po przeliczeniu z SEEN otrzymane stężenie węglowodorów ropopochodnych – 5,6 mg/l.

SDR na odcinku S19 – węzeł Sokołów Małopolski – węzeł Jasionka (dla czterech pasów ruchu) w 2025 r. wyniesie 18680 pojazdów na dobę, natomiast w 2035 r. wyniesie 22432 pojazdów na dobę. Przyjmując powyższe założenia, obliczone strzeżenia substancji zanieczyszczających w wodach opadowych lub roztopowych z drogi wyniosą odpowiednio: w 2025 r. zawiesina ogólna – 215,0 mg/l, SEEN – 17,2 mg/l, po przeliczeniu z SEEN otrzymane stężenie węglowodorów ropopochodnych – 5,2 mg/l; w 2035 r. zawiesina ogólna – 227,0 mg/l, SEEN – 18,2 mg/l, po przeliczeniu z SEEN otrzymane stężenie węglowodorów ropopochodnych – 5,5 mg/l.

Na podstawie powyższych analiz stwierdzono wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń zawiesiny ogólnej w wodach opadowych lub roztopowych. Wody opadowe lub roztopowe z jezdni i poboczy oraz pasa dzielącego S19 poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni, opaski i pasów awaryjnych będą odprowadzane grawitacyjnie poza koronę drogi. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą do rowów drogowych lub pośrednio do ścieków przykrawędziowych, dalej do wpustów drogowych, przykanalików lub kolektorów kanalizacji deszczowej wprowadzających wody do projektowanych rowów drogowych, a następnie do rowów poza pasem drogowym oraz do cieków naturalnych (Dopływ spod Sokołowa Małopolskiego, Dopływ spod Trzebuska, Nienadówka, Dopływ w Krzywem, Dopływ spod Suchar). Nie przewiduje się wykonywania osobnego systemu odwodnienia przy jezdniach dodatkowych. Niektóre istniejące elementy systemu odwodnienia S19 wymagać będą przebudowy w zakresie usunięcia kolizji z projektowanym pasem i poprawy skuteczności odwodnienia. W zakresie zlewni od km ok. 15+400 do końca

przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi zwiększenie zlewni obejmującej istniejącą jezdnię S19 w minimalnym zakresie, zatem obecne parametry techniczne wylotu odprowadzanego wody z tej zlewni będą wystarczające.

Na całej długości projektowanego odcinka drogi zostanie wykonany drenaż pasa dzielącego. Warstwa mrozoochronna będzie pełnić funkcję warstwy odsączającej (odwodnienie wgłębne zapewniające odprowadzenie wody przedostającej się w głąb korpusu drogi). Warstwa ta będzie bezpośrednio wyprowadzona na skarpę, a w miejscach, gdzie nie będzie to możliwe (wykopy i nasypy o wysokości do 2 m) zostanie wykonany jej system drenażowy. Odbiornikiem wody z ww. drenaży będą rowy oraz kanalizacja kierujące wody do zbiorników retencyjnych, a stamtąd do odbiornika końcowego (rowu lub cieku).

W związku z planowaną dobudową dodatkowej jezdni przewidziano retencionowanie wód opadowych lub roztopowych w zbiornikach retencyjnych, celem zapobiegnięcia przeciążenia odbiorników. Zaprojektowano 17 zbiorników retencyjnych o numerach ZB01-ZB17, z których zbiorniki ZB02, ZB12 i ZB13 będą nieszczelne. Pozostałe zbiorniki zaprojektowano jako szczelne ze względu na obecność wody gruntowej (ZB01), wysoki poziom wody (ZB03-ZB06, ZB09, ZB14), zbiornik rurowy w korpusie drogi (ZB07, ZB08, ZB10, ZB11) oraz w związku z bliską (ok. 250 m) lokalizacją względem granic Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 „Dębica - Stalowa Wola – Rzeszów” (ZB15-ZB17). Przed wszystkimi zbiornikami zostaną zamontowane osadniki oczyszczające wody opadowe lub roztopowe, natomiast w przypadku zbiorników ZB15-ZB17 osadniki i separatory.

Wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego przed wprowadzaniem do rowów (ziemi) oraz cieków naturalnych będą oczyszczane do poziomu zgodnego z wymogami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311), tj. zawartość substancji zanieczyszczających nie przekroczy 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Eksploatacja projektowanej drogi będzie związana z emisją do wód chlorków z zimowego utrzymania drogi, w wyniku stosowania soli.

Ponadto, przed każdym wylotem do odbiornika końcowego z rowów przydrożnych i kanalizacji deszczowej zakłada się zastosowanie zastawek awaryjnych jako zabezpieczenia przed przedostaniem się zanieczyszczeń powstałych wskutek awarii drogowej.

Oddziaływanie na wody podziemne w związku z wprowadzaniem wód opadowych lub roztopowych będzie miało charakter nieznaczący, pośredni. Będzie ono również skumulowane w związku z podobną emisją z istniejących jezdni S19. Oddziaływanie związane z emisją substancji szczególnie szkodliwych np. w wyniku awarii będzie miało natomiast charakter bezpośredni oraz pośredni, krótkoterminowy i chwilowy.

Uwzględniając działania podejmowane w celu minimalizacji skutków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia uznano, że rozbudowa drogi S19 na przedmiotowym odcinku, nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód podziemnych nr 136 i nr 153.

Zgodnie z PGW teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie trzech jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- „Trzebońnica do Krzywego” - kod: PLRW200017227449, typ potok nizinny piaszczysty (17). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m3), w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym potencjał ekologiczny – co najmniej dobry, a stan chemiczny - dobry). Jest ona wskazana jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia JCWP „Trzebońnica do Krzywego” – została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Lasy Leżajskie PLH180047, zależnych od wód oraz została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia;

- „Świerkowiec” – kod: PLRW200017226729, typ potok nizinny piaszczysty (17). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m3), w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym potencjał ekologiczny – co najmniej dobry, a stan chemiczny - dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia JCWP „Świerkowiec” została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony rezerwatu przyrody Bór oraz obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód.

- „Wisłok od Zbiornika Rzeszów do Starego Wisłoka” – kod: PLRW200019226739, typ rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta (19). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m4), w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym potencjał ekologiczny – dobry i powyżej dobrego, a stan chemiczny - dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwo 4(4)-1 - brak możliwości technicznych.

Na podstawie art. 57 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Dla JCWP „Wisłok od Zbiornika Rzeszów do Starego Wisłoka” wyznaczono uszczegółowiony cel środowiskowy, którym jest zapewnienie możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - Wisłok od Starego Wisłoka do Zbiornika Rzeszów. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Wisłok od Zbiornika Rzeszów do Starego Wisłoka” przedłużono do 2027 r.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza granicami ww. obszarów chronionych. Najbliżej położonym obszarem chronionym względem terenu inwestycji, jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Lasy Leżajskie PLH180047, oddalony o ok. 1,4 km od projektowanej drogi w kierunku wschodnim oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, położony w odległości ok. 4 km w kierunku zachodnim.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia czynnikami oddziaływania na stan wód powierzchniowych JCWP „Trzebońnica do Krzywego” będą:

- wprowadzanie bez oczyszczania wód z odwodnienia wykopów lub niosących wskutek erozji (na skarpach nasypów, wykopów i w rowach oraz w ich otoczeniu) duży ładunek zawiesiny ogólnej,
- emisja zanieczyszczeń z placu budowy (substancje ropopochodne z maszyn, zawiesina z cementem, mączką wapienną itp.),
- powstawanie ścieków bytowych,
- prowadzenie prac w obrębie koryt cieków naturalnych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia większość oddziaływań na wody powierzchniowe zostanie skutecznie zminimalizowana lub wyeliminowana z wykorzystaniem metod opisanych dla wód podziemnych. Ponadto, zaplecza techniczne i socjalne zostaną zlokalizowane poza korytami cieków, w minimalnej odległości 50 m od osi cieków lub brzegu doliny/jaru, jeśli na danym odcinku jest wykształcona/ny.

Wg. informacji zawartych w Raporcie, spośród 11 cieków naturalnych/rowów melioracyjnych poddanych inwentaryzacji przyrodniczej, wszystkie miały charakter mniej lub bardziej antropogenicznie przekształconych. W większości z nich poziom prowadzonej wody był niski lub bardzo niski, w skrajnych przypadkach w ogóle nie obserwowano przepływu wody, tylko wypełnione wodą naturalne zagłębienia koryta lub powstałe wskutek budowy systemu odwadniającego istniejącą drogę.

Ichtiofauna na ww. odcinkach okazała się uboga i mało zróżnicowana, zidentyfikowano cztery gatunki ryb: objęty częściową ochroną gatunkową śliz pospolity *Barbatula barbatula* (w ciekach znajdujących się w osi projektowanej drogi na różnych jej odcinkach odłowiono od kilkunastu do kilkudziesięciu osobników tego gatunku we wszystkich kategoriach wiekowych), kiełb krótkowąsy *Gobio gobio* (odłowiono narybek), ukleja *Alburnus alburnus* (narybek) oraz strzebla potokowa *Phoxinus phoxinus*. Natomiast w badanych

ciekach ok. 160 m poza buforem badań ichtiofauna okazała się zdecydowanie bogatsza i bardziej zróżnicowana (odłowiono tam 12 gatunków ryb, w tym 6 objętych ochroną gatunkową).

Stwierdzono w dwóch przypadkach narybek przy braku osobników dorosłych (kieleb krótkowąsy i ukleja), co sugeruje, że był to element napływowy z wód, do których uchodzą badane ciek. Z kolei preferencje siedliskowe śliza (osiadły tryb życia, przy dnie, wśród kamieni, korzeni i pod nawisami brzegowymi, w małych strumieniach o szybkim nurcie, ale także w jeziorach i stawach oraz większych rzekach) oraz strzebli potokowej (szybko płynące potoki, rzeki z czystą wodą i kamienistym albo piaszczystym dnem) wskazują, że przekraczane ciek o niewielkim i zanikającym przepływie nie stanowią kluczowej części siedliska, ani zasięgu występowania tych gatunków.

W obrębie JCWP „Trzebośnica do Krzywego” zaplanowano prace w ciekach naturalnych: Dopływ spod Sokołowa Małopolskiego, Dopływ spod Trzebuska i Nienadówka, które nie są ciekami wyróżnionymi w obrębie przedmiotowej JCWP.

Oddziaływanie na elementy biologiczne takie jak: makrofity, fitobentos, bezkręgowce bentosowe, elementy hydromorfologiczne oraz na elementy fizykochemiczne będzie miało charakter bezpośredni i krótkotrwały, wystąpi głównie w okresie prowadzenia prac. Widoczny będzie: okresowy wzrost zawiesiny ogólnej i zmiana warunków tlenowych w związku z prowadzeniem prac w korytach cieków, lokalne uszkodzenie i naruszenie siedlisk w obszarze prowadzenia prac w korytach, zmiana warunków przepływu wód, prędkości przepływu, głębokości w związku z prowadzeniem prac w korytach cieków.

Na ww. ciekach przewidziano prowadzenie prac na odcinkach długości rzędu ok. 100 – 150 m, z wyjątkiem Dopływu spod Trzebuska - 400 m ze względu na zakola w bezpośrednim sąsiedztwie drogi), obejmujące głównie konserwację koryta (odmulenie, wykoszenie roślinności, ukształtowanie koryta do założonych parametrów). Ciek Nienadówka przepływa pod estakadą w ciągu S19, zatem nie przewiduje się umacniania jej koryta.

Umocnienie, w dostosowaniu do stanu istniejącego zostanie wykonane z użyciem materiałów naturalnych (faszyną przy dnie nieumocnionym lub brukiem kamiennym łącznie z dnem). Przewidziano lokalizację nowych obiektów oraz prowadzenie prac w obrębie koryta, gdzie znajdują się już przepusty lub mosty pod istniejącą jezdnią S19, a w wyniku jej rozbudowy obiekty te zostaną wydłużone lub powielone. Zachowana zostanie ciągłość przepływu oraz obecne cechy hydrologiczne ciek poniżej miejsca prac. Zaplanowane umocnienia skarp cieków będą wykonane z materiałów naturalnych (kiszka faszynowa i darń), natomiast umocnienie skarp i dna przy pomocy bruku na podsypce cementowo-piaskowej zaprojektowano w rejonie wlotów i wylotów obiektów.

Wszystkie ciek i rowy zostaną przekroczone obiektami inżynierskimi z zachowaniem przepływu w czasie rozbudowy i cech hydrologicznych ciek poniżej miejsca prac. Prace w obrębie koryt cieków naturalnych prowadzone będą ze stanowisk brzegowych oraz poza okresem rozrodu śliza, w ciekach gdzie występuje, tj. co najmniej poza terminem 1 marca – 30 czerwca oraz pod nadzorem przyrodniczym, który w przypadku stwierdzenia zagrożeń dla ichtiofauny wskaże podjęcie stosownych działań, np. czasowe wstrzymanie prac. Nie przewiduje się bezpośredniej kolizji inwestycji z ciekami wyróżnionymi w obrębie ww. JCWP.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia czynnikami oddziaływania na stan wód powierzchniowych JCWP „Trzebośnica do Krzywego” będą:

- istnienie umocnień w obrębie cieków naturalnych,
- wprowadzanie wód opadowych lub roztopowych zanieczyszczonych produktami spalania paliw, pyłami, produktami ścierania opon/jezdni i zużycia elementów pojazdów, niewłaściwie transportowanymi materiałami sypkimi i płynnymi oraz chemikaliami używanych do przeciwdziałania śliskości jezdni.

Oddziaływania na stan wód powierzchniowych w związku z wprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych oraz przyjęte działania minimalizujące będą analogiczne jak w przypadku wód podziemnych. Oddziaływanie na elementy biologiczne będzie związane z trwałym zajęciem terenu pod lokalne obiekty drogowe (np. przepusty) i umocnienia. Istnienie umocnień i zmiany parametrów koryt lokalnie wpłynie na elementy

hydromorfologiczne (warunki przepływu, prędkość przepływu). Oddziaływanie będzie miało charakter lokalny, trwały i nieistotny w skali całej JCWP ze względu na zajęcie krótkich odcinków cieków niewyróżnionych w JCWP, w porównaniu do ich całkowitej długości.

Ze względu na powyższe nie przewiduje się istotnego negatywnego oddziaływania uniemożliwiającego osiągnięcie celów wyznaczonych dla obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia na obszarze dorzecza Wisły.

Zlewnia JCWP „Trzebośnica do Krzywego” została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Lasy Leżajskie PLH180047, zależnych od wód – siedliska 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe oraz gatunków: biegacz urozmaicony (*Carabus variolosus*), czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*), modraszek nausitous (*Maculinea (Phengaris) nausithous*). Cieki naturalne będące odbiornikami wód opadowych lub roztopowych uchodzą do cieku wyróżnionego Trzebośnica, płynącego poprzez oddalony o ok. 1,4 km od projektowanej drogi ww. obszar mający znaczenie dla Wspólnoty.

Uwzględniając przyjęte rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na elementy biologiczne (umocnienie koryta z użyciem naturalnych materiałów), fizykochemiczne (oczyszczanie wprowadzanych wód opadowych lub roztopowych) oraz hydromorfologiczne (zbiorniki retencyjne w systemie odwodnienia S19 oraz zachowanie ciągłości przepływu) nie wystąpi istotne pośrednie oddziaływanie na przedmioty ochrony.

Wyniki analizy wpływu przedsięwzięcia na stan pozostałych JCWP będą analogiczne jak dla JCWP „Trzebośnica do Krzywego”. Zlewnia JCWP „Świerkowiec” została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony rezerwatu przyrody Bór oraz obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód. Ze względu na położenie ww. obszaru Natura 2000 w odległości ok. 4 km oraz rezerwatu w odległości ok. 5 km w kierunku zachodnim od drogi S19, oraz fakt, iż wody opadowe lub roztopowe z drogi S19 nie będą prowadzone w kierunku tych obszarów, nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania na ich przedmioty ochrony przedmiotowego obszaru.

Przeprowadzona ocena oddziaływania pozwala stwierdzić, iż przedsięwzięcie przy zastosowaniu przyjętych rozwiązań minimalizujących nie będzie w istotny sposób oddziaływać na wody powierzchniowe w zakresie parametrów biologicznych, hydromorfologicznych i fizykochemicznych. Tym samym stwierdza się, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie ma znaczenia dla osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla JCWP „Trzebośnica do Krzywego”, „Świerkowiec” i „Wisłok od Zbiornika Rzeszów do Staro Wisłoka”.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na obszary chronione nie poddano analizie kwestii zaostrenia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych względem obszarów, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c w Dyrektywie 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe oraz podziemne na etapie likwidacji byłoby podobne do oddziaływania występującego na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Z uwagi na znaczne oddalenie lokalizacji przedsięwzięcia od granic państwa oraz z uwagi na lokalny zasięg oddziaływań, stwierdzono brak możliwości generowania oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym. W związku z tym przed

rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia odstąpiono od przeprowadzenia postępowania w trybie art. 104 ustawy ooś.

Podczas realizacji zadania, jego wpływ na klimat będzie się przejawiał przez emisję gazów i pyłów do powietrza, niemniej jednak prognozowana wielkość tej emisji będzie nieznaczną. Emisja gazów cieplarnianych, w tym CO₂ na etapie budowy będzie emisją nieorganizowaną, chwilową, krótkookresową, odwracalną, przemieszczającą się wraz z frontem robót. Należy zaznaczyć, że oddziaływania te na tym etapie będą miały charakter czasowy i przemijający. W fazie eksploatacji nie przewiduje się pogorszenia oddziaływań, negatywnego wpływu na klimat. Jak wskazano w dokumentacji, projekt analizowanego przedsięwzięcia uwzględnia najważniejsze czynniki klimatyczne, które mogą oddziaływać na drogę oraz towarzyszącą jej infrastrukturę. Do oświetlenia drogi S19 i dróg pobocznych planuje się zastosowanie lamp, charakteryzujących się niskim zużyciem energii. Zrealizowanie przedmiotowego zamierzenia umożliwi usprawnienie płynności ruchu i skrócenie czasu podróży, co przełoży się na zmniejszenie ilości wprowadzanych do powietrza zanieczyszczeń gazowych i pyłowych.

W zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziano, że zaproponowana technologia wykonania drogi pozwoli na właściwe dostosowanie przedsięwzięcia do zagrożeń będących ich następstwem, nawierzchnia będzie odporna na zniekształcenia spowodowane wysokimi temperaturami, zapewniony będzie system utrzymywania nawierzchni podczas ujemnych temperatur, oblodzeń i powstających zasp śnieżnych.

Nawiązując do analizy ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych uznaje się, że oddziaływanie drogi na środowisko w przypadku wystąpienia takich zjawisk będzie nieznaczące. W związku z tym nie przewiduje się specjalnych zabezpieczeń drogi w kontekście wystąpienia poważnej awarii i katastrofy. Stosowana technologia podczas wykonywania prac będzie technologią typową, powszechnie wykorzystywaną w budownictwie drogowym. W odniesieniu do analizy ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych w Raporcie wskazano, że oddziaływanie drogi na środowisko w przypadku wystąpienia takich zjawisk będzie nieznaczące. Przedsięwzięcie dzięki zastosowanym rozwiązaniom organizacyjnym, technicznym i technologicznym, nie będzie powodować zagrożeń wystąpienia poważnej awarii i katastrofy budowlanej. Realnym niebezpieczeństwem dla środowiska, będzie wydostanie się płynów eksploatacyjnych (paliw/olejów) z poruszających się po drodze pojazdów oraz transportowanych towarów niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Przedmiotowa droga wykonana zostanie w sposób zabezpieczający ją przed klęskami żywiołowymi, takimi jak: fale upałów, susze, pożary, nawalne deszcze i burze, katastrofalne opady śniegu, fale mrozu.

Zgodnie z Raportem realizacja drugiej jezdni nie powinna być źródłem konfliktów społecznych, gdyż pas terenu pod drugą jezdnię został wydzielony. Zatem droga została już poprowadzona wybranym wariantem w pierwszym etapie. Nie przewiduje się na tym etapie realizacji inwestycji wyburzeń obiektów mieszkalnych. Jedyne planowane wyburzenie dotyczyć będzie obiektu wiaty przystankowej. Do przełożenia planowany jest zbiornik wodny istniejącej stacji paliw BP OKTAN.

Zgodnie z informacjami w Raporcie, przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w kolizji z zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków. Na odcinku stanowiącym obwodnicę Sokołowa Małopolskiego wzdłuż projektowanego odcinka drogi S19 nie występują obiekty zabytkowe. Natomiast duże skupisko zabytków znajduje się w samym Sokołowie Małopolskim, jest to m.in. cały układ urbanistyczny starego miasta wraz z uliczkami o różnorodnej zabudowie. Z uwagi, iż na tym odcinku droga będzie prowadzona jako obwodnica miasta planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na obiekty zabytkowe. W miejscowości Nienadówka droga przechodzi estakadą w odległości ok. 30 m od kościoła parafialnego p.w. Św. Bartłomieja Apostoła, usytuowanego przy istniejącej drodze DW878. Opisany obiekt sakralny reprezentuje styl neogotycki. Został wybudowany w latach 1895 – 1897 i, wraz z pobliską dzwonnica oraz oddaloną od niego o ok. 60 m w kierunku południowym plebanią, tworzy zespół stanowiący wysoką wartość kulturową. Ponadto, wyróżnia się on wysokimi walorami historycznymi i zabytkowymi. Obecnie obiekty

te są skomunikowane z drogą krajową nr 19. Rozwiązania projektowe zaproponowane w projekcie budowlanym nie ingerują w omawiany teren ochrony konserwatorskiej. Ponadto, ze względu na ochronę kościoła p.w. Św. Bartłomieja Apostoła w Nienadówce, celem jego ochrony przed drganiami i wibracjami w niniejszej decyzji określono warunki realizacji prac w jego rejonie.

W odniesieniu do stanowisk archeologicznym projektowana rozbudowa koliduje z trzema stanowiskami archeologicznymi, wymagającymi wykonania wyprzedzających badań ratowniczych. Na terenach stanowisk archeologicznych znajdujących się liniach rozgraniczenia inwestycji zachodzi konieczność przeprowadzenia przed realizacją inwestycji wykopaliskowych badań archeologicznych. Na pozostałej trasie inwestycji przewiduje się zapewnić stały nadzór archeologiczny podczas robót ziemnych.

Z uwagi na charakter, zakres i lokalizację zamierzenia oraz uznania, iż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zawarte w zebranej dokumentacji pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko, uznano iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

Zgodnie z zapisem art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 24 listopada 2021 r., znak: WOOS.420.17.1.2021.JK.74, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, tablicach ogłoszeń/ Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Gminy i Miasta w Sokołowie Małopolskim, Urzędu Gminy Czarna k. Łańcuta, Urzędu Gminy Trzebownisko, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Rzeszów oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia, poinformowano strony postępowania o zgromadzeniu całości materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla analizowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów. W związku z ww. obwieszczeniem, żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją. W trakcie terminu wynikającego z obwieszczenia o zgromadzonym materiale dowodowym do tut. Organu wpłynęło w dniu 06 grudnia 2021 r. drogą elektroniczną (poprzez e-mail) pismo zawierające uwagi mieszkańców miejscowości Nienadówka, do których odniesiono się we wcześniejszej części niniejszej decyzji. Natomiast pozostałe uwagi (dostarczone do tut. Organu w dniu 22 marca 2021 r. i 25 listopada 2021 r. wpłynęły poza terminem publikacji tego obwieszczenia.

Przychylając się do wniosku Inwestora, decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Przedmiotowy odcinek rozbudowywanej drogi stanowi fragment drogi ekspresowej S19, pełniącej ważną rolę dla transportu krajowego i międzynarodowego. Realizacja tego odcinka drogi, pozwoli m. in. na usprawnienie połączenia drogowego północy kraju i państw nadbałtyckich z południem kraju i państwami Europy południowej. Ponadto, celem zamierzenia inwestycyjnego jest zapewnienie na całej trasie komunikacyjnej Via Carpatia na terenie Polski (włączonej do sieci TEN-T) przekroju o minimalnych parametrach 2x2 (dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu)".

W związku z powyższym, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny, organ uznał za zasadne nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, m. in. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, spełniać będzie obowiązujące standardy jakości środowiska w tym zdrowia ludzi.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, na podstawie przepisów przywołanych w podstawie prawnej, orzeczono jak w osnowie.

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca opis przedsięwzięcia.
2. Na wszystkie czynności związane z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących gatunków roślin, grzybów i zwierząt, również wynikające z wykonania określonych w niniejszej decyzji warunków, należy uzyskać stosowne zezwolenia, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.
3. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
4. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie – doręczenie elektroniczne e-PUAP
2. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy i Miasta w Sokołowie Małopolskim, ul. Rynek 1, 36-050 Sokołów Małopolski, zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Czarna k. Łańcuta, 37-125 Czarna 260, zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Trzebownisko 36-001 Trzebownisko 976, zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
5. Strony postępowania za pośrednictwem BIP i Tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie, Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35 – 001 Rzeszów

Do wiadomości:

1. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, ul. Hanasiewicza 17B, 35-103 Rzeszów - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
2. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Wierzbowa 16, 35-959 Rzeszów - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
3. WOOS; aa

Rzeszów, dnia 23 grudnia 2021 r.

WOOS.420.17.1.2021.JK.93

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Rozbudowa drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) dł. ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni)”

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa istniejącej drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) o długości ok. 15 km - etap II (dobudowa drugiej jezdni). Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na odcinku drogi położonym w województwie podkarpackim na terenie:

- powiatu rzeszowskiego: gmina Sokołów Małopolski i gmina Trzebownisko,
- powiatu łańcuckiego: gmina Czarna.

Początek projektowanego odcinka znajduje się w km ok. 448+675 drogi, na styku z odcinkiem S19 Kamień – Sokołów Młp., po północno-wschodniej stronie miejscowości Sokołów Małopolski. Trasa odcinka planowanego do rozbudowy przebiega łagodnym łukiem po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego, gdzie na drodze wojewódzkiej 875 zlokalizowano węzeł Sokołów Małopolski. Następnie zbliża się do istniejącej drogi wojewódzkiej 878 (dawnej drogi krajowej nr 19), przechodzi estakadą przez miejscowość Nienadówka i wzdłuż istniejącej DW878 dochodzi do miejscowości Stobierna. W miejscowości Stobierna omija zabudowę po stronie wschodniej i na drodze powiatowej 1376R tworzy węzeł Jasionka, który stanowi koniec odcinka planowanego do rozbudowy. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km ok. 464+554 przed węzłem Jasionka. Odcinek drogi ekspresowej Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła) podzielono na trzy pododcinki (1-3). Pomędzy pododcinkiem 1 i 2 oraz pododcinkiem 2 i 3 znajdują się istniejące węzły drogowe (odpowiednio: Sokołów Młp. oraz Stobierna). Węzły posiadają pełny, docelowy przekrój dwujezdniowy i nie wymagają rozbudowy. Sumaryczna długość planowanych do rozbudowy odcinków drogi wynosi ok. 13,9 km.

Zakres prac w ramach rozbudowy drogi ekspresowej S19 obejmie m.in.:

- budowę drugiej jezdni z dwoma pasami ruchu,
- przebudowę i rozbudowę istniejących dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich oraz budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in.: wiaduktów, przejazdów gospodarskich, przejść dla zwierząt i płazów, urządzeń oczyszczających wody deszczowe, ekranów akustycznych, osłon przeciwolśnieniowych, przepustów),
- przebudowę i budowę odwodnienia drogi,
- usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem: przebudowę, wymianę i regulację istniejącej infrastruktury technicznej,
- rozbiórkę kolidujących z przedsięwzięciem: obiektów, elementów dróg,
- rozbudowę MOP,
- wycinkę i nasadzenia zieleni,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in.: barier ochronnych, ogrodzenia drogi, wjazdów awaryjnych, elementów systemu zarządzania ruchem, oznakowania pionowego i poziomego itp.),
- budowę oświetlenia: drogi, węzłów, skrzyżowań, MOP,
- przebudowę i rozbudowę linii przesyłowej najwyższych napięć 400 kV,
- przebudowę i budowę sieci elektroenergetycznej wysokiego, średniego i niskiego napięcia,
- przebudowę i budowę sieć telekomunikacyjnej,
- przebudowę i budowę sieci gazowej,

- przebudowę cieków,
- przebudowę i budowę sieci melioracyjnej.

W ramach przedsięwzięcia planuje się rozbiórkę dróg i ulic, elementów sieci uzbrojenia terenu, sieci melioracyjnej, elementów małej architektury i ogrodzeń, budynku kubaturowego (wiaty przystankowej zlokalizowanej na działce ewid. nr 3631 obręb Nienadówka). Planuje się budowę nowych jezdni dodatkowych oraz rozbiórkę istniejących jezdni dodatkowych i ich budowę na nowo, w przypadku ich kolizji z planowaną infrastrukturą. Planowane do budowy jezdnie dodatkowe posiadać będą kategorię ruchu KR2 i KR5.

Przedmiotowa droga, przejmując duży i rosnący systematycznie potok ruchu tranzytowego z dróg lokalnych, zwiększy bezpieczeństwo ruchu kołowego, transportu samochodowego i pieszych (mieszkańców) na odcinkach istniejących dróg, odciążanych przez projektowaną drogę ekspresową oraz dróg do niej poprzecznych.

Podstawowe docelowe parametry rozbudowywanej drogi ekspresowej S19:

- klasa techniczna drogi – S,
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- prędkość miarodajna – 110 km/h,
- przekrój użytkowy (II etap) – 2x2,
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2,5 m,
- szerokość opaski wewnętrznej – ok. 0,5 m,
- szerokość poboczy gruntowych – min. 0,75 m,
- szerokość pasa dzielącego (z opaskami) – ok. 4,0 m z opaskami,
- kategoria ruchu – KR7.

Planowana rozbudowa ok. 15 km odcinka istniejącej drogi ekspresowej będzie mieściła się częściowo w granicach istniejącego pasa drogowego (pas terenu zarezerwowany na pierwszym etapie realizacji inwestycji) i częściowo (w szczególności w przypadku dróg dojazdowych i części towarzyszącej infrastrukturze drogowej) będzie wkraczała na tereny przyległe.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono analizy, określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji, zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)